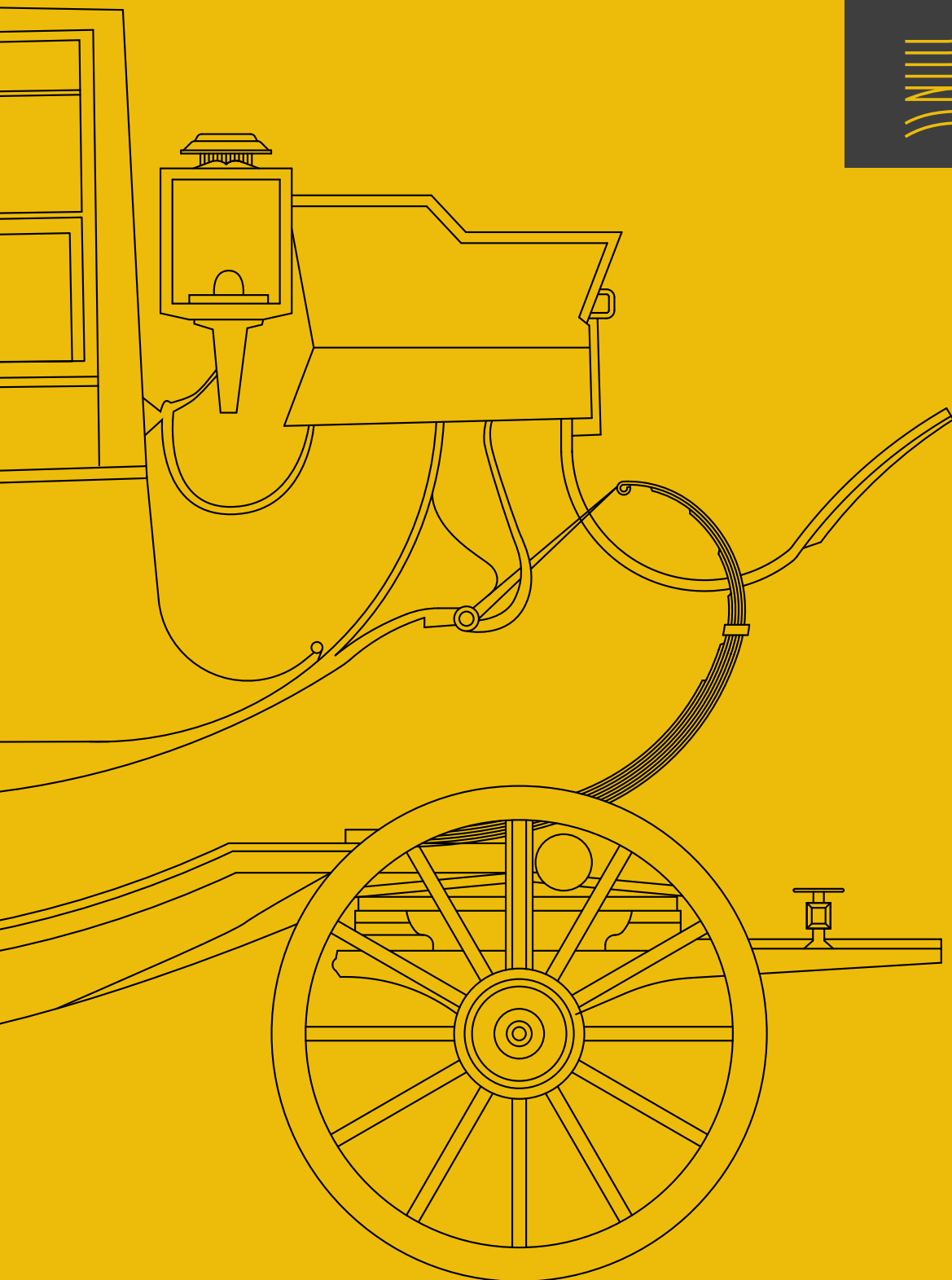


közlekedés- és technikatörténeti szemle

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum kiadványa

2022



A KÖTETSZERZŐI

Andor Anna Klára (1993. Gyula) – ELTE BTK

Balogh Tamás Zoltán (1997. Debrecen)

Feketéné Benkó Kata (1980. Balassagyarmat) – MATE GRTDI

Horváth Balázs (1974. Győr) – SZE ÉÉKK

Remenyik Bulcsú (1974. Komló) – MATE GRTDI

Kalocsai Péter (1962. Szombathely) – ELTE SEK

Kiss-Kozslik Eszter (1989. Budapest) – ELTE BTK

Kiss László (1974. Budapest) – MMKM

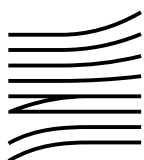
Köcze László (1978. Gyula) – MMKM

Szabó Lajos (1938. Gödöllő) – MATE GRTDI

Veöreös András (1974. Győr) – SZE ÉÉKK

közlekedés- és technikatörténeti SZEMLÉ

2022



**MAGYAR MŰSZAKI
ÉS KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM**



MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

1072 Budapest, Rákóczi út 42. VIII. emelet

www.kozlekedesimuzeum.hu

Felelős kiadó: dr. Schneller Domonkos

A szerkesztőbizottság tagjai:

Dr. Zsigmond Gábor (elnök)

Balogh-Ebner Márton, Dr. Fónagy Zoltán, Dr. Horváth Balázs, Merczi Miklós,

Rob Shorland-Ball, Szedlmajer László

Szaklektorok:

Dr. Ablonczy Balázs, Domonkos Csaba, Dr. Erdősi Péter, Dr. Germuska Pál,

Dr. Juszti Márta, Dr. Németh Krisztián, Péterffy Gergely, Ritoók Pál

A kiadványt szerkesztette:

Balogh-Ebner Márton, Dr. Zsigmond Gábor

Szerkesztőségi titkár: Balogh-Ebner Márton

Olvasószerkesztő: Balogh-Ebner Márton

Korrektor: Macskássy Zsuzsanna

Tipográfia: Kiss Barnabás

Borítóképhez felhasznált tétel: MMKM TTKA 6950

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fenntartója

az Emberi Erőforrások Minisztériuma

Nyomta és kötötte: ??

Felelős vezető: ??

ISSN: 2630-8029

Előszó

A magyar vasút 175. születésnapján, 2021. július 16-án nyitottuk meg első időszaki kiállításunkat a Közlekedési Múzeum leendő otthonában. Új helyszínünk ráadásul az ország egykori legnagyobb vasúti járműjavítója, a magyar vasút egyik bölcsője, ahol az osztrák-magyar kiegyezés éveitől egészen 2009-ig folyamatosan zajlott a hazai vasúti járművek javítása. Kiállításunk, a magyar vasút legendás járműveinek és az egykori Északi Járműjavító történetének bemutatása, alig több mint 3 hónap alatt 30 000 fölötti látogatót vonzott pár héttel a pandémiás helyzet után. A nemzetközi szinten is jelentős 175. évfordulóhoz kapcsolódóan készítettük el a Közlekedési Múzeum tudományos kiadványának, a Közlekedés- és Technikatörténeti Szemlének a tematikáját is. Ebben egy-egy vasúti témakör legjobb szakértői közé tartozó szerzőink mutatják be legújabb kutatási eredményeiket.

A váci vonal 1846-os megnyitása, vagy az azt megelőző közlekedési struktúrában tapasztalható változások mellett olyan témákat is bemutatnak a szerzők, mint a bánsági vasúti közlekedés változásai, nem utolsósorban a Múzeum gyűjteményébe frissen bekevert XIX. századi iratok feldolgozásával. Ugyancsak számos újdonságot tudhatunk meg a széles körben korábban alig ismert Mohács-Pécsi Vasút történetéről. Ennek feldolgozása azért is jelentős, mert az egykori vasúttársaság egy 1887-es járműve a már gőzerővel tervezési szakaszban lévő új állandó kiállításunkban is látható lesz. Elkészült a budapesti vasúti összekötő híd építésének és korai történetének bemutatása is. Tavalyi Trianon évfordulójára készült tanulmánykötetünkhöz is kapcsolódik az elszakított területekről elmenekült vagonlakók élettörténeteinek feldolgozása. Az 1929-1933 közötti nagy gazdasági világválság nehézségei közepette meghozott magyar vasúti intézkedések, különösen az ún. filléres vonatok történetének részletes ismertetését kétrészes tanulmányban közöljük, ebben a számban az első részt. A tanulmányok válogatása és a kötet szerkesztése során nem maradtak ki a keskenynyomközű vasutak sem, melyek második világháború utáni korszakát az 1968-as közlekedéspolitikai koncepcióig mutatjuk be a Szerencs-Prügy Gazdasági Vasút példáján.

Nem maradhatott ki az új Közlekedési Múzeum leendő helyszínének, az egykori MÁV Északi Járműjavítójának bemutatása sem, jelen esetben a társadalmi, szociális, kulturális aspektusokra fókuszálva. Ugyancsak erős társadalomtörténeti vonatkozásokat

mutat be a Múzeum plakátgyűjteményének kapcsolódó darabjait is bemutató írás az 500 km-es államvasúti sztahanovista mozgalomról. A 125 éves győri vasúti kocsigyártást, annak hazai és nemzetközi sikertermékeit, valamint a Magyar Waggon- és Gépgyár óriási céghálóját a Múzeumban őrzött értékes rajz- és képanyag feldolgozásával ismerjük meg, páratlan archív fotók közlésével.

Az urbanizáció és a műszaki fejlődés témakörében született meg az erdélyi városi csatornahálózatok és vízvezetékek létesítéséről készült tanulmány. Korábbi számainkban már foglalkoztunk a komáromi hajógyár fejlődésével, most ennek a ma is létező gyárnak az 1938 és 1945 közötti viszontagságos éveit ismerhetjük meg értékes hazai és szlovákiai levéltári kutatómunka eredményeként.

A múzeumban folyó munkáról is beszámolunk: az új múzeum tervezésének előrehaladásáról, a megújuló Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjteményről, Kelenföld Indóházról, számos időszaki kiállításunkról, kiadványainkról, gyűjteménybővítési tevékenységünkéről, restaurálásokról, archívumunk és szakkönyvtáraink fejlesztéséről, valamint digitalizálási eredményeinkről.

Természetesen a Szemle ezúttal is a Múzeum archívumában zajló folyamatos munka eredményeit is visszatükrözve páratlan képi forrásanyagot közöl. Emellett ezúttal is fontos szerkesztési elv maradt, hogy a műszaki- és közlekedéstörténeti kutatásainkat a technikatörténet mellett a társadalomtörténeti, gazdaságtörténeti és regionális aspektusok is előtérbe kerüljenek, valamint megtartsuk szigorú kutatási és módszertani elvárásainkat, melyekről a Szerkesztőbizottság, a független szaklektorok, valamint e szám szerkesztői egyaránt gondoskodnak. Évről-évre megjelentő kiadványunk mára a hazai közlekedéstörténeti kutatások megkerülhetetlen folyóiratává vált, célunk, hogy a társadalomtörténeti kutatási és közlési elvek mentén a magyar technika- és közlekedéstörténeti írások számára a legújabb és legmagasabb színvonalú tudományos fórumot biztosítsuk, nem csak a megújuló Közlekedési Múzeum műhelyeként, hanem a vonatkozó és kapcsolódó kutatások, kutatók számára is.

Vitézy Dávid
főigazgató

TARTALOM

Kiss-Kozslik Eszter

**Udvari élet mozgásban. Esettanulmány
a 17. századi Felső-Magyarországról**

7

Feketéné Benkó Kata – Szabó Lajos – Reményik Bulcsú

Városok és vidékük az Ipoly mentén

29

Kalocsai Péter

MÁV filléres vonatai és Szombathely (1932–1940). 2. rész

69

Andor Anna Klára

Úton a vidék, vidéki utakon

93

Balogh Tamás Zoltán

Zsuzsi-vasút, mint kapocs – Debrecentől

Ligetaljáig

125

Köcze László

Múzeumalapítási törekvések

a Ganz gyárban I.

155

Veöreös András–Horváth Balázs
Falusi buszmegállók és a település kapcsolata –
építész és
közlekedésmérnök szemmel
181

Kiss László
A MESZ -1, az első magyar digitális számítógép
203

Múzeumi élet
227

Kiss-Kozslik Eszter: Udvari élet mozgásban. Esettanulmány a 17. századi Felső-Magyarországról

A kora-újkori Magyarország nemesei számára, amikor a földek védelme és gondozása mellett saját kapcsolati hálójuk kialakítása megkövetelte a folyamatos információcserét, az utazás és a levelezés a mindennapok részét képezte. Írásomban egy udvartartási naplót választottam forrásomnak, ami keletkezésének tényleges szerepe mellett számos apró részlettel tudja megrajzolni azt a világot, ami a korabeli kapcsolattartás módjaira világít rá. A folyamatos levélváltások Thököly István udvarában az úton lévő küldöncökön keresztül zajlott, akik az egymástól távol lévő udvarok közötti kommunikáció zálogai voltak. Thököly István udvartartója, Keczer Ambrus a naplójában a megőrkített bejegyzésekben azt is bemutatja, hogy egy-egy személyes találkozóhoz miként készülnek fel az útra. Az utazás természetéből adódóan a legfontosabb a pontos tervezés, hiszen a lóval, szekérrel való közlekedés a pihenők és váltóhelyek beiktatásával voltak kivitelezhetőek, amihez a körülmények, mint például a kiépített, vagy kiépítetlen utak minősége, vagy az időjárás is fontos tényezőnek számítottak. Az elemzés során szeretnék rávilágítani arra is, hogy a korabeli ember mennyire mozgékony volt annak ellenére, hogy a mai korszerű és gyors eszközök nem álltak rendelkezésre.

Eszter Kiss-Kozslik: Life at Court in Motion. A Case Study About High-Society Hungary in the 17th Century

Travel and correspondence were part of everyday life for the nobles of early modern Hungary, when, in addition to protecting and tending their land, building up their contact network required a constant exchange of information. In my writing, I have chosen a household diary as my source, which, in addition to its actual role in its creation, can paint a world with many small details that shed light on the ways of communication in the period. The continuous correspondence at the court of István Thököly was performed through couriers always on the road; they were the guarantee of communication among far-away courts. István Thököly's chamberlain, Ambrus Keczer, presents in his diary's registrations how the household prepared for a trip to make personal appointments. Following from the nature of travelling, the most crucial aspect was precise planning since hitting the road by horse and coach could only be implemented by including stations for rest and horse change. The conditions of travelling, such as the quality of roads, whether built or not, or the weather, were significant factors. In my analysis, I would like to shed light on how mobile the contemporary person was even though today's state-of-the-art and fast means of transport were not available at the time.

1. kép Árva vára 1907-ben. Az útviszonyok ekkor hasonlóak lehettek, mint a 17-18. században.
Magyar Földrajzi Múzeum / Fortepan



Kiss-Kozslik Eszter

Udvari élet mozgásban. Esettanulmány a 17. századi Felső-Magyarországról

A Magyar Királyság északkeleti vármegyéje, Sáros a 17. században találkozási pontot jelentett az Erdélyi Fejedelemség és a török hódoltság között. A vármegye kapcsolatai közül a Lengyelország felé vezető út igen fontos volt, hiszen átjutva a Kárpátokon könnyen lehetett Észak-Európa, elsősorban a Német-római Birodalom északi tartományai felé eljutni, mind kereskedelmi és mind kulturális kapcsolatok létesítése érdekében. Természetföldrajzi adottságait tekintve Sáros vármegye területe hegyekkel körbevett dombvidék, ahol a folyók (Poprád, Tarca, Tapoly, Hernád) menti völgyekben futnak az utak a környező vidékek felé. A Tarca mentén halad az egyik legfontosabb útvonalként a Kassa, Abaúj vármegye székhelye felé vezető út, amely eléri a zempléni és tállyai hegyeket, szőlővidéket is.

Hogy megértsük, a közlekedés, és a távolságok leküzdése a 17. században milyen komoly kihívást jelentett, érdemes korabeli útinaplókat, levelezéseket, rölapokat vizsgálnunk, amelyek egyúttal érzékeltetik azt is, hogy egy levél útja milyen nehézségeken keresztül ért célba. A 19. század előtti utazás világával foglalkozik Sánta Péter kiváló tanulmánya, mely arra igyekszik választ adni, hogy a vasút korszaka előtti utazásnak milyen technikai lehetőségei voltak.¹ G. Etényi Nóra több tanulmányában is azt vizsgálja, hogy egyes ese-

mények hírei európai és hazai viszonylatban milyen gyorsan értek el a különböző udvarokba, az olvasókhoz. Ennek vizsgálatához számottevő forrást jelentenek a röplapok és pamfletek.² Mivel a hírek továbbításához is nélkülözhetetlenek a korabeli úthálózatok, postahálózatok, ezért azok történeti kutatását is segíti annak felmérése, hogy a levél, a hír kézbesítése milyen gyorsan történik, hiszen ha sokat késlekednek a futárok, akkor a hírértéke veszhet el az üzenetnek.

Tanulmányomban egy olyan forrást helyeztem középpontba, ami sokrétű üzenetet és részletet mutat meg a 17. századi udvari élet mindennapjairól, aminek velejárója a közlekedés és a távolságok leküzdése nap, mint nap. A forrás egy udvartartási napló, amit Thököly István udvartartója, Keczer Ambrus írt, 1663–1669 között, abból a célból, hogy az udvar ügyei nyomon követhetők legyenek. A bejegyzések azonban alapos elemzéssel az apró részletekbe is betekintést engednek.

Thököly II. István Árva vármegye főispánja, akinek birtokközpontja Árva vára. Itt dolgozott Keczer Ambrus, aki a Sáros vármegyei Keczer család kilenc testvére közül udvari szolgálatot választott személyes pályájának, ami a család kapcsolati hálójába teljesen beleillett. A középnemes család számára ugyanis a Thököly-udvar politikai katonai és gazdasági kapcsolódás volt familiárisként. A két család személyes kapcsolata több generációt is átívelt, hiszen felső-magyarországi evangélikusként több ponton, így az oktatásban is találkoztak.

Vármegyei helyzetüknek köszönhetően az 1666-ban alapított eperjesi kollégium öt felügyelője között két Keczer, András és Menyhért szerepet vállalt az intézmény működésében az alapító okirat szerint.³ Az első tanévben az ifjú Thököly Imre mellett hat Keczer fivért és unokatestvért találhatunk, akik közül Gábor a danzigi akadémia diákja is lett. Az evangélikus felekezet oktatási központjaként meghatározó eperjesi kollégium komoly politikai súllyal is bírt, így 1672-es bezárása a protestáns lakossággal szemben tett katonai lépésként is felfogható. A felekezeti harc az 1687-es eperjesi vérsztörvényszékben érte el mélypontját, melynek áldozatai között két Keczert is találhatunk.

A fent említett napló műfaji jellegzetessége, hogy igen nagy szerepe van a napi feljegyzések között a levelek érkezésének, a válaszok megírásának és a levélküldés rögzítésének. Ennek köszönhetően jól nyomon követhető a legfontosabb személyekkel való kapcsolattartás, hiszen mindennapos levélváltás nem akárkivel történik. Maga a levelezés tényleges kézbesítése is fontos adalék a környezet és a távolságok megismerésére, hiszen folyamatosan úton vannak a küldöncök. Emellett azt is megtudhatjuk,

2 | G. ETÉNYI 2012.

3 | SZÖGI – KÓNYA 2012: 38.

hogy milyen ügyekben írnak hivatalosabb jellegű választ, mikor lehet a napi történetek beszámolóját megfogalmazni, illetve pontosan mi célból kell olykor küldöncök által üzenetet küldeni. A levéljárás mellett a napló a folyamatos birtokjárásokat is rögzíti, ami a Thököly-birtokok felügyeletének személyes felügyeletét jelentette. Egy udvarban mindig nagy a jövés-menés, hiszen különféle beszerzések, vásárlások és építkezések is folyamatos feladatot jelentenek a mindennapokban. Az udvari élet egyik főszereplője a futárok gyorsasága is lemérhető, például a bécsi ügyek és hírek felelőse, Csúthy uram és Kiss Ádám 16 nap alatt megjárták a Bécs–Rosenberg (Rózsahegy) ⁴ távolságot. „1665. Julius 27. Hétfő. Jó idein reggel expedáltatott Csúthy uram Kiss Ádámmal Bécs felé...”⁵ „1665. Augustus 11. Kedd. [...] Csúthy uram Kiss Ádámmal vacsora felett érkezének Bécsből.”⁶

A kora újkori Magyarországon levelek útján érkezett a hírek jelentős része. Az 1600-as évek közepére már ismerünk postahivatalokat és postajáratokat, Keczer Ambrus is küld postakocsival levelet, azonban ez a hálózat még korántsem megbízható és kiszámítható a királyság területén. Az alábbi idézetben azt olvashatjuk, hogy a levelek félig megbízott személy által kerülnek a posta kézbesítési hálózatába. „1664. Aprilis 21. Hétfő. Trombitás Samko által írtam Gilányi uramnak; Keczer Menyhártinak is, postára dirigálván.”⁷ „1664. October 2. Csütörtök. Valentinus uramnak írván, postára küldém Eperjesre Szinyeinek asszonyom által az levelet.”⁸ Maga a hálózat a közlekedést is jelentette, tehát a posták nemcsak levelet kézbesítenek, hanem a közlekedésben is fontos előrelépést tettek lehetővé a postalovak váltoállomásai. „1665. Aprilis 7. Kedd. [...] ottan (Visken) posta lovakat fogatván szekerekben, siettem Sziget felé s estig Belső-Remetére verekedhetém.”⁹

A postaszolgálat kialakulása az Erdélyi Fejedelemség területén indult útjára hamarabb, hiszen fontos volt a gyulafehérvári udvar számára a rendszeres hírek és levelek kézbesítése. Az 1590-es évektől már ismerünk postamestert a fejedelem udvarában.¹⁰ Ezzel szemben a Magyar Királyság területén 1699-ben nevezték ki birodalmi postamesternek Karl Graf von Paar-t¹¹. I. Rákóczi György idejében több postai rendtartás is készült, ami a hivatal szervezettségét és munkáját segítette elő.¹² A szervezett postahálózat nagyobb főurak udvaraiban is jelentőséggel bírt, ezért a levelek érkezéséről és küldéséről listák

4 | Mai neve: Ružomberok, Zsolna megyéhez (Žilinský kraj) tartozik.

5 | KECZER 1894: 209.

6 | KECZER 1894: 11.

7 | KECZER 1894: 150.

8 | KECZER 1894: 173.

9 | KECZER 1894: 196.

10 | TRÓCSÁNYI 1980: 250.

11 | BARBARICS 2000: 329.

12 | TRÓCSÁNYI 1980: 251–252.

vagy kivonatok készültek, ami elősegítette a kapott információ rendszerezését. A Thökölyekkel jó kapcsolatot tartó Teleki Mihály is vezetett hasonló jellegű leveleskönyvet, amit ismerünk, hiszen ő maga 1656-tól 1661-ig fejedelmi postamesterként működött,¹³ aki pontosan tudta, hogy saját udvarában is egyszerűbb a nagyszámú levél rendszerezése, ha titkárra bízta a feladatot. Teleki azt is tudta, hogy a kővári vár kapitányaként kulcsszerepe van a bécsi és az erdélyi udvar közötti információ közvetítésben, ezért is fontos a levelek megőrzése. Ugyanez elmondható Thököly Istvánra vonatkoztatva, aki szintén szerepet játszik mind az erdélyi ügyekben, az iktári Bethlen-birtokok révén, amit felesége Gyulaffy Mária halála után gyermekei örökölték, mind pedig a bécsi ügyek intézésében, hiszen Wesselényi nádor közelségében a felső-magyarországi katonai és politikai színtérnek a részese. A mozgalom résztvevőjeként a császár jószágvesztésre ítélte és a császári csapatok fegyveresen próbálták meg elfogni, de 1670 novemberében az ostrom alatt életét veszítette.

A Thököly-udvarban a leveleket leggyakrabban az író személye körül jelen lévő „uraimék”¹⁴ által továbbítják. Ha közelre kell vinni a levelet, egy napi járóföldön belül van a címzett, akkor az udvarban szolgálók közül is el lehet küldeni valakit kézbesíteni. Azonban nagyon gyakori és kényelmes megoldás az, hogy a folyamatos feladatok ellátása végett állandósított küldöncöket bízunk meg a levelek kézbesítésével, amennyiben a címzett útba esik a megbízott küldönc feladatának teljesítése során, valamint az érkező levélhordóval küldik is vissza a válaszlevelet, ami így szintén nagyon egyszerűvé teszi a levelek útját.

„1665. September 12. Szombat. Az tegnap expediált levelekkel Szilágyi küldettett Sopronban, s ez alkalmatossággal írt gróf uram Osztrosith uramnak itt való vám dolgába...”¹⁵

„1665. September 17. Csütörtök. Szorgalmatoskodtam Bánfy Dienesnek (való) rescriptióban, írván ez alkalmatossággal Teleki uramnak, Hedry uramnak, úgy Bethlehem(!) Miklós uramnak is, öcsce és Henrich von Scheln leveleit expediálván s az Bánfy Dienes uramnak ígért peszért és kopókat János mesterrel kísértetvén Késmárkig.”¹⁶

A második idézetben a küldemény összetett, beleértendő a már érkezett levelek, illetve a távolság miatti akadályokat kihasználva igyekeznek minél több embernek üzenetet küldeni. A küldönc ezúttal vadászkutyákat is visz, amelyeket ajándékként, vagy csereként küld a gróf azok új tulajdonosának.

13 | TRÓCSÁNYI 1980: 19.

14 | Uraimék megnevezéssel illetik a feljegyzésekben azokat a nemeseket, akik familiárisként vesznek körül egy rangosabb főúrt.

15 | KECZER 1894: 214.

16 | KECZER 1894: 214.

„1665. November 22. Vasárnap. [...] Farkas uramnak kertész által bőven írtam; újabban is az kőműves által.”¹⁷ Farkas Tamás számára egy nap alatt akár két levelet is írhat Keczer, ezt lakhelyének közelsége is elősegíti; ha köszvénye¹⁸ miatt nem képes saját maga tollat ragadni, akkor a levelet akár az udvar szolgálival is megírathatja. A levélírók között előfordul szakács, darabont, kertész és kőműves is. Azt nem tudjuk, hogy milyen jellegű levelekről van szó, de valószínű, hogy egyszerű anyanyelven írt beszámolók. A fontosabb, hivatalos leveleket Keczer Ambrus mindig maga írja meg, hiszen ezek sokszor fontos adatokat is tartalmazhattak. „1666. Januarius 5. Kedd. [...] Bay Mihály uram katonája érkezvén ura s palatinus urunk levelével, azokra rescribáltam, és Radics uramnak nagy bőven, az mint cancellarius uramnak is árvoi dolog végett, nem különben Auer uramnak is, az leveleket recommendálván...”¹⁹

A hírek olykor elakadhattak, hiszen a küldönc útközben meglátogathatta ismerőseit, rokonait, akiknél akár több napig is időzhetett. Ezért lehetséges, hogy például Zrínyi Miklós halálának híre Thököly István kezébe csak 1664. december 3-án érkezett meg. A levelet a horvát bán halálának másnapján keltezték, mégis 15 napba telt, mire Thököly megkapta, tehát a Bécs–Rosenberg távolsághoz mindenképpen szükség van bő két hétre, ennél rövidebb idő alatt nem lehet megjárni az utat a kor körülményei között. Ezt, illetve ennél hosszabb időtartamot más bejegyzések is igazolnak. 1663. május 27-én útra kel Kiss Ádám Késmárkról Bécs felé, és június 18-án érkezik vissza Mátyásfalvára, ahol ekkor Keczer tartózkodik. Egy másik alkalommal Kiss Ádám 1664. október 29-én indul postán Bécsbe Árvából, és 19 nap múlva tér vissza Rosenbergbe, november 16-án késő este. Az út hosszához mindenképpen hozzá kell számolnunk a vendégségeket. A térségben közel lévő központok irányába lehetett gyorsítani a közlekedést: amikor 1665. december 3-án levél jön Gilányi Jánostól, aki azt a hírt kapta, hogy Thököly Mária súlyos beteg, nagy aggodalmában Thököly István Szarka uramat meneszti postán, hogy minél gyorsabban érhessen Mária akkori lakhelyéhez, megbizonyosodni a lány állapotáról.²⁰ Ennek ellenére a megnyugtató hír csupán két hét múlva érkezett meg, december 18-án. „1665. December 3. Csütörtök. Terszenai praedicator volt ebédén, s ebéd után Gilányi János uramnak ultima költ levelét hozák, kiben többi között írta volna, nimönémő Gubinya szolgájátúl Hedry uramnak ballotta volna az kisasszonynak súlyos betegségét, és hogy alig ha ki nem folyt az egyik szemecskéje; kin szörnyőn elkeseredvén gróf uram, hogy mi bizonyost érthessen, kapuzáratkor expediáltattott

17 | KECZER 1894: 222.

18 | DADAY 2002: 407. A tanulmány részletesen vizsgálja és mutatja be Keczer Ambrus köszvény betegségét, ami a napló egyik legmeghatározóbb eleme, hiszen a betegség nem csupán az írást akadályozta, de magának a naplóiírónak a mindennapjait lehetetlenítette el.

19 | KECZER 1894: 227–228.

20 | KECZER 1894: 223.

*Szarka uram postán.*²¹ „1665. December 18. Péntek. Hajnalban érkezék Szarka uram; dicsértessék istennek szent neve, közül sem úgy volt az buszti kisasszony állapotja az mint hirdetik vala...”²²

A feljegyzések sorában a már említésre került levelek érkezése szerepel a leggyakrabban a naplóban. A leveleket azonban hírvivők hozzák-viszik, ezért róluk is kell gondoskodni a fogadó udvarban. Ez a szívesség kétirányú, hiszen a folyamatos jövés-menés csak így tartható fenn. Ez a fajta vendégeskedés megkívánta a lovak etetését, váltását, azt, hogy az utazó az adott napszaknak megfelelően kapjon élelmet. A levelek gyakorlatilag egész nap jöhettek, hiszen előfordulhatott, hogy egyszerre sokfelől küldték őket. Ez a napi kötelességeket állandósította, tehát a levelekre való válaszok megfogalmazása, illetve az új levelek megírása és a címzetthez való elküldése rutinszerűvé vált.

Keczer Ambrus nagyon sokszor éjszakákon át írja a leveleket, illetve igen korán kel, hiszen sokszor már napkeltére elkészül velük. „1663. Februarius 9. Péntek. Éjjél után minyárt hozzá fogtam az íráshoz, írván nagy bőven Gilányi uramnak és az tisztartónak; minyárt hajnalban indulván meg Szinyeiné asszonyom.”²³ Jól látható, hogy a levélíró igen keveset alhatott aznap éjjel. Ez egyébként sokszor előfordul, majd mindennap öt óra körül kel, sokszor már reggel hétkor útjára indul. „1663. Martius 10. Szombat. Jó idein hozzá fogván dolgaimhoz s elkészülvén s hét óra tájban megindulván, délre Malatinán szállottunk s étszakára Bobróczon...”²⁴ A napi teendők között tehát a levélíráson kívül jócskán adódnak más feladatok. Ilyenek a rövid, akár csak félnapos utak a környező birtokokra, illetve a jól előkészített látogatások is mindennaposak. „1663. Februarius 13. Kedd. Máról is holnapra differálódott Rosenberkre való meneteliünk, remélvén Szabó Mátyás megtérését, de azomban csak levele érkezett. 14. Szerda. Délyyesd megindulván, jókor érkezénk ide Rosenberkere. 15. Csütörtök. Délyyesd ribárpolyai majort valánk látni.”²⁵ E négy nap eseményei jelzik, hogy az utazás igen sok időbe telik, és fontos, hogy mindig legyen egy szálláshely, hiszen nem aznap érik vissza leggyakrabban az utas. A fenti részlet szerint Ambrus és társai egy majort néztek meg, jártak be, ami a tavaszi munkák előtti egyeztetésre is lehetőséget adhatott. Hasonló birtokjárásra mutat rá a következő idézet is, amit egynapos rosenbergi utazás előzött meg.

„1664. November 13. Csütörtök. [...] de bezzeg sok bosszusságom lón, látván az sok itt való defectust. 14. Péntek. Írtam az itt való állapotokról gróf uramnak s holmi rectificatiókban fáradoztam délig...”²⁶

21 | KECZER 1894: 223.

22 | KECZER 1894: 225.

23 | KECZER 1894: 92.

24 | KECZER 1894: 95.

25 | KECZER 1894: 93.

26 | KECZER 1894: 180.

A számadás is előre egyeztetett időpontban volt, és sokszor napokig eltartott.

„1663. Februarius 19. Hétfő. [...] mai napon alkalmasint össze gyűlének az vár alá az atyafiak emberei. 20. Kedd. Ma lévén a számadás terminussa, az kik jelen lehettek felhivatám s hozzá fogánk az számadáshoz, s ma az létavainak vége lőn. 21. Szerda. Jó hajnalban hozzá fogván az árvaikhoz is és serénkedvén estig elvégezőnk; az atyafiak szolgálai magok között jól is lakának.”²⁷

Ezt a három napig tartó számadást Keczer Ambrus végezte el Árva várában, ami két birtok elszámoltatását jelentette. Ez idő alatt Thökölynek kell gondoskodnia a szállásról és az élelemtől. A számadás mellett fontos kötelezettséget jelentett az igazságszolgáltatás.

„1664. December 19. Péntek. Törvények szolgáltatának az vár alatt.”²⁸

A törvénykezés mellett a birtokügyekben is kapott Keczer Ambrus titkári feladatot.

„1665. November 21. Szombat. Némönémő határleveleknek confirmatio(jo)k-ban és kiadásokban napestig tültetem inkább időmet...”²⁹

1665-ben Keczer Erdélybe utazott Thököly Istvánnal, aki az ottani megbeszélések során is számított a szolgálataira. A többhetes út nagy előkészületeket kívánt, még az állomásait is elő kellett készíteni a gróf társaságának és szekereinek fogadására. A tét egy különösen fontos gyűlés volt volt, hiszen a máramarosi főispáni címet kívánta megszerezni Thököly István a fia, az ekkor még nem egészen nyolcesztendő Imre számára.³⁰ A megyegyűlésen túl a vármegye és a fejedelemség meghatározó vezetőivel, így például Teleki Mihállyal is fontos megbeszéléseken kellett részt venni.

Új hintót csináltatott Bécsben, amit 1664 decemberében rendelt meg levélben: „1664. December 23. Kedd. [...] Bécsben írtunk az hintó-csinálónak...”³¹ Az elkészült hintóval Kiss Ádám meg is érkezett 1665. január 29-én: „1665. Januarius 29. Csütörtök. Délután mingyárt érkezék Kiss Ádám az hintóval, de látván az készületlenségét, úgy beszélgeténk az úrral és az megindulást ad 3 Februarii differálánk, kiről Korda uramnak és minden egyéb szükséges helyekre is azonnal megírtuk.”³²

A bejegyzés szerint tehát a hintó későn érkezett meg, még elő kellett készíteni az útra, és több levél megírására is szükség volt ahhoz, hogy az új indulási időpontot, így az érkezéseket is időben tudassák a fogadó felekkel. Február 3-án valóban megindultak Erdély felé, és az út igen hosszúnak bizonyult. Árvából Lokcára mennek, onnan Jablon-

27 | KECZER 1894: 93.

28 | KECZER 1894: 183.

29 | KECZER 1894: 222.

30 | A máramarosi birtokokra és ispáni címre Thököly Imre édesanyja révén, Bethlen István dedunokájaként, Rédei Ferenc birtokaira tarthatott igényt. TRÓCSÁNYI 1972: 56.

31 | KECZER 1894: 184.

32 | KECZER 1894: 187–188.

kán keresztül Pekelnikig. Innen indultak tovább, Ludzimiron³³ keresztül Krempach és Dunajec útvonalon. Az itteni pihenés után Palocsára szálltak meg. Az út tovább Orkután, Szedikerten, Hanusfalván, Hosszúmezőn, Kis-Zalacskán Komorócra vitt, ahol érkezésük előtt három ember is meghalt pestisben, úgyhogy innen igen gyorsan távoztak Gerény felé, Rákosra, ahonnan Oroszvégen keresztül ment tovább az út Munkácsra. Munkácsról Árdánháza következett, majd Bilkén szállottak meg. Innen Rakaszon keresztül Huszt-ra mentek, ahol hosszabb időt is eltöltöttek. Keczer Ambrus itt Rhédey Ferencnével, a „nagyasszonnyal” késő estig beszélgetett. A gyermek Thököly, aki szintén kísérte apját, hiszen az ő ügyében mentek, ez esetben is Ambrussal közösen szállt meg. Öt napi pihenőt követően folytatták útjukat, Felső-Fentesen már Teleki szolgája várta őket és kísérte tovább Kővárra a szekereket. A Vermesre vezető út volt a legnehezebb szakasz, hiszen az időjárásnak köszönhetően sárban, esőben, fagyban, hóban kellett az eddigi szakaszt megtenni.

„*Ennél sem hosszabb sem nehezebb utunk nem lőn még eddig.*”³⁴ A február 3-án útnak indult menet március 15-én érkezett meg Fogarasra, ahol ekkor a fejedelem tartózkodott. Thököly István a fejedelemmel tárgyalt, ezalatt Keczer Ambrus Bethlen János kancellárnak adta elő jövetelük célját, ami a következő naplóbejegyzésből tudjuk. „1665. Martius 17. Kedd. [...] Délyesd proponáltam Bethlen János uramnak cancellariusnak az huszti dolgot s feles ideig késtem ő kegyelménél.”³⁵

Március 18-án már meg is kapta Thököly Imre a máramarosi főispánsághoz és a huszti kapitányi tisztséghez Apaffy Mihály fejedelemtől a hozzájárulást.³⁶ A következő bejegyzésben Keczer a következőképpen jegyezte fel ezt a fontos eredményt, aminek személyes hangvétele, hogy az ifjú gróftot édes fiának nevezi, ami érzékelteti Keczer bensőséges jelenlétét a Thököly család életében.

„1665. Martius 18. Szerda. [...] s ez mai nap az huszti dolgot proponálván az fejedelemnek, nagy promte resolválta magát s adta perpetuo iure az máramarosi főispánságot az ifjú grófnak, az édes fiam Thököly Imrének.”³⁷

Apaffy adománylevele 1665. március 20-án kelt, de már két nappal előbb, a tárgyalás során megtörtént a kinevezés. Ezzel az eseménnyel az is együtt járt, hogy április 9-ére megyegyűlést kellett összehívni a beiktatás céljából. Ezt követően még néhány nap a lovak beszerzésével és az ajándékok átadásával telt, Keczer Ambrus a fejedelemasszonytól egy

33 | Ludzimir ma Ludźmierz, Szlovákia.

34 | KECZER 1894: 192.

35 | KECZER 1894: 193.

36 | ANG YAL 1888: I köt., fejezet IV.

37 | KECZER 1894: 193.



2. kép A Keczer-család kastélya Keczerpeklényben (Ma: Peklin, Szlovákia) 2022-ben, a szerző felvétele.

aranyos kupát kapott, Thököly pedig felszerszámozott török lovat és hatlovas szekeret. A folyamatot teljessé a fejedelem azon gesztusa tette, amikor a grófot bátyjának fogadta március 22-én az utolsó búcsúvacsora alkalmával. Az értékes ajándékok is további biztosítékként szolgáltak kapcsolataik megerősítését. Keczerék Fogarasról március 23-án indultak vissza Magyarországra, azonban az útvonal kissé eltért az elsőtől. Visszafelé Máramarosszigeten időztek néhány napot, hiszen itt vette kezdetét a megyegyűlés az április 9-én. A gyűlésen Keczer Ambrus szólalt fel a nemesek előtt Thököly Imre képviseletében, megköszönve a bizalmukat. Ennek ellenére nem volt felhőtlen a fogadtatása az új főispánnak, hiszen a vármegye egyházi előjárói féltették a dézsmájukból származó bevételeiket, valamint Zólyomi Miklós szolgáján keresztül önellentmondását fogalmazta meg. Zólyomi Miklós a Bethlen-féle örökségben osztályos társ lévén féltette a huszti részét, ezért tiltakozott. Teleki Mihály elhárította a fellebbezést, megtörtént a beiktatás, amit víg lakoma követett.³⁸ Április 11-én indultak tovább vissza Árvába, ahova április 28-án érkeztek meg.

38 | KECZER 1894: 196–197

Ez az útleírás együtt az egyik legrészletesebb bemutatása annak, hogy milyen körülményekkel kellett megbirkózniuk az utazóknak a távolságok legyőzéséhez. A szekereket például a gázlókon át kellett úsztatniuk. „[...] az szekereket hajókon költeztetvén, az lovasok gázlóban jövének az Nagy-Ágon.”³⁹ A napokra, hónapokra felpakolt szekerek igen sok szükséges élelmet és bort vittek magukkal, hiszen a gróf nagy kísérettel indult Erdélybe. Apor Péter a *Metamorphosis Transylvaniae*-ban igen részletesen leírja, hogy milyenek voltak a hintók, illetve, hogy miként utaztak heteken keresztül kortársai. A mű nyolcadik fejezetében e járműveket így mutatja be:

„[...] az tálakat tették az hintó fenekén az táltartó helyre, a párnaszákoból hátul ülést csináltak, azt, amint odafel leírák, hogy nagy karikák voltak az hátulján is az hintónak, az ülésben letévén az párnaszákot, az ülésnek az eleit kötéllel békötözték, hogy az párnaszák elé ne csússzon, az párnaszákra szőnyeget terítettek, akinek egy része kül állott az hintónak hátulján; az hátok megé az maga szép portai tarka, cifra vánkosát tették, amely erősen meg volt töltve [...] És mivel abban az időben szokás vala, hogy útra egy fazék káposztát főzzenek, s valami sültet vittenek, s kivált a nyárban, mihelyen jó füvet találtak, ettenek [...] Sültet fejér cipót hordoztak, palackban vagy pincetokban bort, merthogy mindenütt jó bort nem kaphattanak, bort és fejér cipót mindenkor hordoztanak magokkal.”⁴⁰

Keczer Ambrus naplójában említi, hogy délidőben is útba ejtettek egy állomást, ahol megpihenhettek ebédelni, ahol frissen készült étel reménye kecsegteti őket. A felpakolt ételek biztosították, hogy ha szabad ég alatt alszanak, vagy nem tudják, hogy mikor érik el biztosan a következő állomást legyen megfelelő ellátmány. Ezen körülmények mellett azt is figyelembe kell venni, hogy például a cselédség kap-e az állomáshelyen ebédet vagy vacsorát, mert élelmet ez esetben is biztosítani kell számukra. 1667 januárjában, amikor Krakkóba utaznak Erdélyből, egy konyhakocsi⁴¹ is van velük, ez biztosíthatta a megfelelő élelmet. Apor művének fent idézett részletéhez kapcsolódva elmondható, hogy a hintók, szekerek kialakítása során fontos szempont lehetett a kényelem, hiszen nem egyszer kiépítetlen utakra kellett rátérniük a járműveknek. A köszvénnel küszködő Keczer Ambrus számára is fontos volt a kényelem. Egy-egy bejegyzésből tudjuk, hogy az út előtt ágyban pihent, hogy felkészüljön az indulásra.

„1663. Februarius 28. Vasárnap. Én ugyan jobbadocskán voltam, de hogy erősedjem, ágyban detineáltam magamot, kedden szándékozván gróf uram Fridmány felé.”⁴²

39 | KECZER 1894: 190.

40 | APOR 1987: 69–70.

41 | KECZER 1894: 273.

42 | KECZER 1894: 91.

Az utazás és kisebb távolságok megtétele kocsikon a napi szintű teendők elvégzéséhez is hozzá tartozott. A birtokokat járva azok állapotát is figyelemmel kellett kísérnie Keczer Ambrusnak, illetve amennyiben Thököly István építkezésbe fogott, azt is neki kellett felügyelnie. Az építőmesterek Lengyelországból, Krakkóból érkeztek. „1664. Aprilis 13. Vasárnap. [...] délyest Krakkóban is írtam Xanthonak...”⁴³ Xantho építőmester a likavai vár átépítésére jön Magyarországra, ezért többször feltűnik neve a naplóban. Az idézett levél elküldésétől egy héten belül már meg is érkezik Likavára a mester. „1664. Aprilis 19. Szombat. [...] s felmenék ebédre Likava várában, az hová érkezék az fundator, úgy az pattantyús is; azokkal discourálánk az várnak épöletiről...”⁴⁴ A napló bejegyzései között 1664. június végén látjuk ismét a krakkói mestert, azonban épp Árvában van.

A Thököly-birtokokon vezetett építkezéseknek komoly reprezentációs szerepe volt, hasonlóan a környező nemesek, arisztokraták építkezéseihez. A késmárki várkastély kiépítését még Thököly I. István vezette, és a mű igen kifinomult igényes késő reneszánsz ízlésről tett tanúbizonyságot. Hasonlóan a radnóti, aranyosmeggyesi, gyergyószárhegyi udvarházakhoz, az ebédlő, az audienciás palota, a hálólhelyiségek figurális kifestéséhez, Késmárkon is az ebédlőpalota dekorációjával találkozunk. Ez a falkép azonban eltérő témát mutat a környező példákhoz képest, ugyanis Ovidius egyik történetét ülteti át keresztény szimbolikába, az élvezetek bemutatásával.⁴⁵ A késmárki kastélynak, az igényes, igen művelt szemléletet megjelenítő építkezésnek biztos, hogy volt folytatása a következő generáció igényei között. E példa segítségével el tudjuk képzelni azt a művészi kifejezőmódot és szemléletet, ami meghatározta a grófi rangra emelt Thököly II. István reprezentatív igényeit.

„1664. Junius 26. Csütörtök. Jó reg expedáltam Xanthot s az itt való pattantyúst Likavára.”⁴⁶ Az ellenőrzés nem csak az adott helyszínen történhetett, a likavai kőművesmestert Keczer Jarkoviczára rendeli.

„1664. Julius 14. Hétfő. [...] Likavai tisztartót Szentmiklóst tanálván, elboszonkodtam, az kőmévesek egynehány naptól fogvást nem munkálkodnának; elhoztam magammal az tisztartót is Jarkoviczára, oda várván az kőméves mestert is.”⁴⁷ „1664. Julius 23. Szerda. Az épölethez vitetvén magamot, nem nyughattam meg rajta; írtam mingyárt felőle az urnak, úgy Xanthonak is, sietne eljöni, Ficzkót küldvén Árvában.”⁴⁸ „1664. Augustus 2. Szombat. [...] Xanthoval elintézvén mint

43 | KECZER 1894: 149.

44 | KECZER 1894: 149.

45 | SZABÓ 2005: 205–208.

46 | KECZER 1894: 159.

47 | KECZER 1894: 161.

48 | KECZER 1894: 162.

*lehetne az auditoriumja ottan grófuramnak; az honnat megtérvén, kőmévesek körül voltam, úgy gróf uram is egész estig azon lévén, hogy már ezután szaporábban menne az oda való munka.*⁴⁹

Látható, hogy a likavai vár bővítésében egy auditoriumot is ki akarnak alakítani, tehát mindenféleképpen valamilyen új igénynek tesznek eleget, például a magánszféra elkülönítését és kihangsúlyozását próbálják előmozdítani egy fogadóterem létrehozásával. A Thököly család későbbi történetéből tudjuk, hogy Likavát Thököly Imre számára kívánta apja megépíteni. A munka sürgetését az ősz és a tél közeledte indokolta, hiszen fontos volt a munkálatokat még a zord idő előtt befejezni. Ebből is sejthetjük, hogy inkább csupán valamiféle bővítési és átalakítási munkák történhettek a várban. A likavai munkákkal párhuzamosan Rosenbergben is építkeztek.

*„1664. October 26. Vasárnap. [...] Gorgh kőméves jött vala Rosenberkről, de visszabocsátottam...”*⁵⁰ Az itteni építkezésről is árulkodik egy részletesebb feljegyzés, amiből tudjuk, hogy ismét a lengyel Xantho a mester, illetve, hogy új épületet készítenek.

*„1665. Május 18. Hétfő. Az itt való vendégfogadó körül való reparatiót fogattam s a' körül szorgalmatoskodtam [...] 19. Kedd. [...] hanem napestig szorgalmatoskodtam az épület körül az vendégfogadónál, úgy itt az kastélyban is minemő új épületet akar erigálni gróf uram, a' keről szorgalmatoskodtam, ma s tegnap megásatván az fundamentumát.”*⁵¹ Ez az építkezés májustól szeptemberig tartott, ekkor ment haza Xantho, és az épület már használható volt. *„1665. September 14. Hétfő. [...] vacsorát is itt evének az új épületnek felette való galérián.”*⁵²

Az építkezések nemcsak a saját környezet és lakhely kialakítását szolgálták, hanem találkozunk a vallási célú, kegyes jellegű munkálatokkal is. 1663-ban Keczer Holomniczára siet igen korán, napfelkelte előtt, ahol templomalapításra került sor. Ebben az ügyben kellett tárgyalnia a kőművessel. *„1663. Május 16. Szerda. Még nem hajnalodott hogy felszedém magamot és siettem Holomniczára, az ott való szentegyháznak megépítéséről akarván végezni az kőművessel...”*⁵³ A kegyes építkezés a nemesség körében igen elterjedt, hiszen a patrónusok lelki üdvét szolgálta. Szempont lehetett magának a felekezetnek az anyagi támogatása is, hiszen az egyházi személyek befolyása a kapcsolati háló kiépítésében is komoly szerepet játszott. A Keczer család is épít evangélikus templomot Eperjesen.

Az udvar ellátásához nélkülözhetetlen volt a különböző termékek beszerzése, vásárlása. A bor beszerzése az egyik legfontosabb és rendszeres üzlet, amit igen gyakran Keczer

49 | KECZER 1894: 164.

50 | KECZER 1894: 177.

51 | KECZER 1894: 201.

52 | KECZER 1894: 214.

53 | KECZER 1894: 102.



3. kép Abaúj vármegye, Kassa, tőle északra Sáros vármegye, Keczerpeklény, a térképen jelölve, illetve a vármegye székhelye Eperjes Fr. Müller 18. századi térképén. MMKM TKGy 35. (részlet)

Ambrus felügyelt. Nem mindig ő a személyes megrendelő, aki a tényleges igényeket megfogalmazza, de a szállítmány érkeztetése igen gyakran az ő feladata.

„1664. October 20. Hétfő. Ma délben érkezett Gergely tizedes Kereszturból öt bordó új borral.”⁵⁴
„1664. October 25. Szombat. [...] és mivel Liptóból kellett megindulni mai napon hat szekérnek az borokért, mingyárt reggel expediáltam egy darabontot Verbiczéig pínzzel és levelekkel.”⁵⁵ Csejtéről vásárlás útján érkezik a bor: „1665. October 23. Péntek. Bécsben hintókért menő lovakot ma estve felí indítám meg, Melykót is Csejte felí borokat venni...”⁵⁶ A bor beszerzésekor fontos, hogy minden kastélyban, várban legyen belőle elegendő, ezért írja Keczer Ambrus, „törődtem sokat Rosomberkre bor felől”.⁵⁷ Az 1666. júliusban feljegyzett vásárlásról tudjuk azt is, hogy vörösbort vettek. „1666. Julius 25. Vasárnap. [...] déllest expediálván veres borokat Henckel uramnak, úgy Szunyogh uramnak is.”⁵⁸ Ekkoriban az általános a fehérbor volt, a vöröset még igen kevés helyen termelték, a betelepülő szerbek kezdték el a kék szőlőt telepíteni a 16. században, ami csak a 17. században jelent meg több helyen, bár az uralkodó szőlőfajta ekkor is a fehér maradt.⁵⁹

A földrajzi közelség miatt kézenfekvő volt, hogy Krakkóba küldjenek bevásárolni küldöncöket, hiszen ily módon gyorsan hozzá lehetett jutni a szükséges holmihoz, élelemhez. Ezeket a vásárlásokat sokszor Keczer rendeli meg:

„1663. December 21. Péntek. [...] Krakkóban expediálván holmi vásárlásért.” Néhány nappal később kárpitok miatt írnak a közvetítőnek. „1663. December 23. Vasárnap. Guzith urammal beszélgetvén holmi kárpitokról, írt felőle Krakkóban Illyésházi uramnak.”⁶⁰ Egy másik bejegyzésben tengeri halat vesznek a lengyel városból. „1664. Februarius 27. Vasárnap. [...] írtam én is”⁶¹ és holmi vásárlásért embert expediálám Krakkóban, úgy bizonyos számú heringekért is.”⁶² Krakkóban nemcsak vásárolni lehetett, hanem eladni is. „1664. Május 12. Hétfő. [...] mivel Illyésházy uram bort nem kíván venni, írt neki gróf uram, legyen tehát várakozással még az borokot eladhatnánk, mely levelet Radlinszky hogy vigye bé Krakkóban, árost is keresse, bíztuk reá.”⁶³ Hasonló üzletre került sor 1665-ben, ekkor a lipcseiekkel: „1665. Május 21. Csütörtök. [...] nekem azomban elég szorgos dolgaim szüntelenől lévén napestig, többi között lipcseiakkal is

54 | Keresztúr, azaz Bodrogkeresztúr Zemplén vármegyében a hegyaljai szőlőkkel Thököly I. István szerzeménye volt. KECZER 1894: 176.

55 | KECZER 1894: 177.

56 | KECZER 1894: 218.

57 | KECZER 1894: 219.

58 | KECZER 1894: 251.

59 | BENDA 2014: 131.

60 | KECZER 1894: 133.

61 | Krakkóba általában Malatinszky az állandó kapcsolattartó, ezért ír neki levelet. Az idézett napon a gróf is üzen számára.

62 | KECZER 1894: 139.

63 | KECZER 1894: 153.

*újabb pactatiót csinálván.*⁶⁴ Az udvarba érkező mesterektől is lehetett vásárolni, így például a gombkötőtől. „1666. September 29. Szerda. [...] Az süket gombkötővel volt elég dolgom. 30. Csütörtök. Mingyárt reggel újabban tractálván az gombkötővel, öt forint hiá hétszáz forintig vásárolván tőlle, ebéd után elbocsátottam.”⁶⁵

A vásárlásnak reprezentatív szerepe is volt, Thököly ezüstneműt rendel magának 1664-ben, amihez a mester az árvai udvarban is megjelenik.

„1664. Május 1. Csütörtök. [...] azomban érkezék késmárki fircziger az ötvössel [...] Május 2. Pntek. Az ezüst mévet⁶⁶ délig felmértünk.”⁶⁷ Ide tartoznak a bécsi vásárlások is, mint például az utazásnál említett hintó beszerzése, de átlagos dolgok is kerültek vásárlásra. „1663. Februarius 27. Kedd. Bodokit expedáltam Tepliczére Bécsből hozott portékáért...”⁶⁸ Különleges portékának számított a tea, a kávé. Keczer Ambrus az előbbi szeretné beszerezni: „1664. October 20. Hétfő. Ma is írtam Radics uramnak egynehány szóval, és kiváltképpen az thé felől.”⁶⁹

A 17. századi nemesek, arisztokraták életét is meghatározta a napi teendők ellátása, éppúgy, mint a közemberekét, ezért az esetek nagy részében azt látjuk magánlevelekben, naplókban, hogy igen tevékenyek a nap jelentős részében. A 21. század embere számára igen korainak számít az időpont, mikor felkelnek. A naplóból látjuk azt, hogy nemcsak Keczer Ambrus ébredt olykor napkelte előtt, hanem előfordult, hogy Thököly is, vagy egy-egy az udvarban tartózkodó nemes is virradatkor kelt. Kiváltképpen az állandóan mozgásban lévő udvari emberek, akiknek fontos, hogy időben induljanak tovább. Kivétel természetesen mindig volt, előfordult, hogy az éjszaka során nagy mulatozást követően igen nehezen ébredtek: „1665. Julius 6. Hétfő. Bánfy uram az tegnapi lakás után szintén dél lőn hogy felverte magát, s így hosszantartván az ebéd és mai nap annál vígabban lakván az urak, úgy az hivatalosok is, vacsorám nem lehetett.”⁷⁰

Keczer Ambrus tehát az udvar más szolgálattevőihez hasonlóan korán kelt, és a levelek írásával és fogadásával foglalkozott. Ha házon kívül volt dolga, akkor hét és tíz óra között indult útjára leggyakrabban, mert az ebéd fontos volt számára. A délelőtt folyamán a naplóban megjelenik a reggeli is, azonban ez nem mindennapos. Az ebéd elfogyasztása meghatározó, és ha későn kapja, például dél után, akkor már úgy tünteti fel, hogy „az ebéd vacsorával együtt lőn.” A napi rutint is értelemszerűen meghatározza a táplálkozás, és az

64 | KECZER 1894: 202.

65 | KECZER 1894: 258.

66 | mévet = művet, vagyis az ezüstneműt méri fel az ötvös.

67 | KECZER 1894: 151.

68 | KECZER 1894: 94.

69 | KECZER 1894: 176.

70 | KECZER 1894: 207.

előző fejezetben bemutatott utazásokat is úgy tervezték meg, hogy a váltóállomásokon ebédelni és vacsorázni is tudjanak. A 17. századi étkezési szokásokat Benda Borbála mutatta be munkájában.⁷¹ A 16–17. században a napi két fő étkezés az általános. Ennek a napon belüli elfogyasztása mutat a 17. század során jelentős változást. A német udvarokban elindult változás azonban lassan vált általánossá. A 17. század elején még Bécsben, udvari körökben is a korai, tíz órakor tartott ebéd volt a jellemző, ezt támasztja alá Kemény János beszámolója 1630-ból.⁷² Ez a szokás nemcsak az erdélyi nemeseknél volt általános, hanem Nádasdy Ferenc országbíró asztali utasítása is figyelmezteti asztalnokát: „*Annak szokott idein ebédkor tíz órakor, vacsorakor öt órakor palotánkban bejűjjenek...*”⁷³ Először a császári udvarban került az étkezés 11 és 13 óra közé, általában a hivatalos étkezések fél egykor kezdődtek és másfél óráig tartottak. I. Lipót császár spanyol felesége ezt is korainak tartotta, szerette volna a kettő, három óra közé eső ebédet bevezetni.⁷⁴ Tóth István György kivételes étkezési szokásnak tartja Bethlen Miklós házirendjét, ahol „*ebédidő tizenegy, vacsora hét óra volt*”.⁷⁵ A Keczer naplójából feltáruló mindennapokban az az átmeneti időszak ragadható meg, amikor az étkezés ideje változik, illetve kiegészül a harmadik étkezéssel, a reggelivel, vagy az akkori nevén *felestekömmel*. A reggelivel kapcsolatos szokásokat Benda Borbála is külön elemzi: nem teljesen meghatározott étrend, kiegészítő szerepe van, ha például egy nap igen korán kezdődik, vagy fiatal, beteg az illető.⁷⁶ „1663. Januarius 20. Szombat. Felestekem után elmene Szinyeiné asszonyom...”⁷⁷ Valószínűleg a korai kelés és indulás indokolta a reggeli elfogyasztását. Ezt a feltevést igazolja a következő bejegyzés: „1664. Martius 10. Hétfő. [...] *ma jó idein reggel, grófuram fröstököm után nyulászni ment.*”⁷⁸ A mai értelemben vett napi háromszori étkezésre még sokat kell várni, igazán általánossá csak a 19. század során válik.

Feltehető, hogy amikor a napló bejegyzése nem tünteti fel az ebéd időpontját, akkor az a megszokott délelőtt tíz óra körüli ebédet jelentette. Azokban a feljegyzésekben, ahol követni tudjuk a napszakot, vagy esetleg szerepel a pontos időpont, az ebéd később, dél-

71 | BENDA 2014: 56–58.

72 | „Ezen Bécsben lételemben egy vendégséggel meg is tréfálódtam vala; mert császár palotáján lévén, az ide bátrébb említett, Erdélyben követségben járt comes De Tristein invitálta másnapra tíz órára vendégségben, s én is elígérkezém; azután Bottyáni Adám is invitála, kitől megmentém magamat, hogy már amoda ígérkeztem légyen.” A meghívó azonban nem ismerte azt a magyar szokást, hogy meg kell erősíteni a meghívást, így tizenegy órakor már nem tudtak tovább várni Kemény Jánosra. KEMÉNY 1980: 116–117.

73 | Nádasdy Ferenc országbíró utasítása asztalnokának, Deszpoth Pálnak, Seibersdorf, 1657. március 13. KOLTAI 2001.

74 | BENDA 2014: 109.

75 | MMT 2003: 158.

76 | BENDA 2014: 203–205.

77 | KECZER 1894: 90.

78 | KECZER 1894: 144.

hez közel lett feltálalva. Az étkezés idejének bizonyos változékonyságára utal az is, amit már fentebb jeleztem, azaz hogy „*az ebéd vacsorával együtt lőn*”. Igen gyakran az utazások és birtokbejárások miatt tolódott el az ebéd ideje, és sokszor a vendégek jelenléte, víg mulatozása tette úgyszólván folyamatossá a két étkezést.

„1663. Februarius 22. Csütörtök. Délre érkezék Thököly Miklós uram feleségestül, s az atyafiak szolgálát is lebívatá gróf uram s három asztalra vígan lakának; vacsorán is hasonlóképpen...”⁷⁹ Ez az idézet azt mutatja, hogy Thököly István testvére fogadására egy nagyobb lakomát rendezett, és itt nem számított az ebéd tálalásának időpontja, mint Kemény János korábban idézett bécsi ebédjénél. Az időponton kívül azt is megtudjuk, hogy a nagy ebédlőt használva három asztalt is megterítettek, hogy Thököly családjával és familiárisaival együtt mulatva költse el ebédjét és vacsoráját. A déli étkezést támasztja alá a következő idézet is: „1663. Martius 20. Kedd. [...] *ma délre érkezék Dobay István uram Szilágyból; ebéd felett voltunk, hogy érkezék Keczer Menyhárt uram.*”⁸⁰ A korábban érkező Dobay Istvánt a gróf ebédre invitálta, azonban Keczer Menyhárt már ebéd közben érkezett, ami biztos, hogy délután volt. Hasonló megvendéglés keretében csúszik össze az ebéd a vacsorával a következő naplóbejegyzés szerint: „1663. Aprilis 3. Kedd. [...] *gróf uram nyulászni volt; hogy megtért, Horváth Boldizsár uramot tanálta nállam, kit nem akart étel nélkül elbocsátani, ebéd vacsorával együtt lévén.*”⁸¹

Az ebédet általában mindennap elfogyasztja Keczer Ambrus és Thököly István is, azonban a vacsorát már sokszor elhagyják és anélkül térnek nyugovóra. Ez természetesen a kiadós ebédnek is köszönhető. Keczer a közérzetére és köszvényére hivatkozva mond le gyakran a vacsoráról, vagy ebédről. „*Az bal lábam kezdvén fájni, vacsoránál sem voltam.*”⁸² „*Feles ideig késvén Mokrágyon gróf uram, setét estve érkezett az várban, vacsorát sem evék csak lenyugovék ő nga. (sic!)*”⁸³

Az étkezés körülményeiről tudjuk, hogy folyamatosan jelen van valaki az udvarban, így gyakorlatilag nem fordul elő, hogy Thököly egyedül étkezzen. Kivétel természetesen adódhatott, 1667-ben az egyik feljegyzés tanulsága szerint a gróf nem érezte jól magát, ezért „*nem is evék az palotában*”.⁸⁴ Keczer Ambrus következetesen feljegyzí az aznapi érkezőket és azt is, ha ebédre vagy vacsorára látta vendégül a gróf. Maga Keczer sokszor saját szobájában, visszavonultan fogyasztja el ebédjét, és előfordul, hogy a gróf is csatlakozik

79 | KECZER 1894: 93.

80 | KECZER 1894: 96.

81 | KECZER 1894: 97.

82 | KECZER 1894: 255.

83 | KECZER 1894: 257.

84 | KECZER 1894: 281.

hozzá. Ezekből a feljegyzésekből arra következtethetünk, hogy kettesben fogyasztották el étüket. „1665. *Junius 12. Píntek. Ebédet az úrral ettem.*”⁸⁵ A következő idézet pedig a helyszínt is jelöli, ami Keczer Ambrus szállásán volt: „1666. *Februarius 2. Kedd. Grófuram itt az szállásomon evék ebédet...*”⁸⁶

Tanulmányomban azt igyekeztem bemutatni, hogy a 17. századi levelezés milyen apró részleteket ad ahhoz, hogy megismerjük az akkori ember mindennapjait, utazási szokásait. Mivel a levelezés meghatározta a mindennapokat, megkerülhetetlen az utazás, a távolságok leküzdése, vagy a napirend megismerése egy-egy futár vagy hírvivő nyomon követése. Keczer Ambrus feljegyzéseinek struktúrája a forrás típusának sajátja is, hogy nap nap után a teendők és események tömör módon összefoglalva kerüljenek lejegyzésre. A feljegyzések kibontása egy sokrétű elemzést tesznek lehetővé, hiszen az apró félmondatok, utalások betekintést engednek abba, hogy a Thököly István udvarának mindennapjait udvartartója szemszögéből lássuk. A személyes bejegyzések a betegségek, itt elsősorban a köszvény megélésének lehetőségét is adja, ezzel szemben azonban komoly politikai dilemmák, vagy döntések nem kerülnek az olvasó elé. Feltételezhető, hogy a levelek, számadáskönyvek külön iktatás alá estek, így ez a diárium lehetőséget adott arra, hogy Keczer Ambrus a saját maga számára meghatározó eseményeket, élményeket örökítse meg. Munkámmal egy olyan kérdést vizsgáltam, amely részleteiben való kibontása nemcsak a 17. századi Felső-Magyarország viszonyaiba enged betekinteni, hanem általánosságban is kirajzolható egy nagyobb kép: a korszak utazási szokásait és annak mindennapokra gyakorolt hatását kívántam eseti szintű bemutatásommal kontextusba helyezni.

85 | KECZER 1894: 204.

86 | KECZER 1894: 231.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

- APORPÉTER 1987: *Metamorphosis Transylvaniae*. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest.
- ANGYAL DÁVID 1888: Késmárki Thököly Imre 1657–1705. Magyar Történeti Életrajzok Első kötet. Budapest, <https://mek.oszk.hu/05600/05641/html/1kotet/01.htm#9> (Letöltés dátuma: 2022.12.20.)
- BARBARICS ZSUZSA 2000: 'Türk ist mein Nahm in allen Landen...' Művészet, propaganda és változó törökkép a Német-római Birodalomban a XVII. század végén. *Hadtörténelmi Közlemények*, 113. évf., Hadtörténeti Intézet (Pécs, 2000) 2. sz.
- BENDABORBÁLA 2014: Étkezési szokások a magyar főúri udvarokban a kora újkorban. *Archívum Comitatus Castriferrei* 6., Szombathely.
- DADAY ANDRÁS 2002: Kuriózumok az orvos-tudomány magyarországi történetéből. *Magyar Tudománytörténeti Szemle Könyvtára* 32. Budapest.
- G. ETÉNYI NÓRA 2012: A nyomtatott információ értéke és funkcióváltozásai a kora újkorban. *Aetas* (27). 122–143.
- KECZER 1894: *Keczer Ambrus naplója (1663–1669)*. Szerk.: Tasnádi Nagy Gyula. In: *Magyar Történelmi évkönyvek és naplók a XVI–XVIII. századokból*. Budapest. 2. köt.
- KEMÉNY JÁNOS 1980: Önéletírása. Gondolat Kiadó, Budapest.
- KOLTAI ANDRÁS 2001: *Magyar udvari rendtartás*. Osiris Kiadó, Budapest.
- MMT 2003: *Magyar művelődéstörténet*. Szerk.: Kósa László. Osiris Kiadó, Budapest.
- SÁNTAPÉTER 2021: *Equus et technicus*. In: *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle* 2021.
- SZABÓ PÉTER 2005: A Thököly család és a görög-római kultúra. *Credo*, 2005. (11. évf.) 3–4. sz.
- SZÖGI LÁSZLÓ – KÓNYA PÉTER 2012: Sáros megyei diákok az európai egyetemeken 1387–1918 (*Felsőoktatástörténeti Kiadványok, Új Sorozat* 9. Budapest).
- TRÓCSÁNYI ZSOLT 1980: Erdély központi kormányszata 1540–1690. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Feketéné Benkó Kata – Szabó Lajos – Reményik Bulcsú: Városok és vidékük az Ipoly mentén

A 20. század határváltozásai az Ipoly térségében többször szabták át a terület közigazgatási beosztását, míg végül a II. Bécsi döntés szilárdította meg a mai állapotot. Az „új határok” a településközi kapcsolatokat is erősen átrendezték. A háborús cselekmények során többször átélt határviták miatt a rendelkezésre álló eszközökkel igyekeztek megelőzni a további határvitákat, a korábban egységeként működő várostérségeket is felszabdalta, s konzerválta az infrastruktúra széttöredelésével, megszüntetésével. Napjainkban, amikor újra lehetőség nyílik a kapcsolatok felépítésére, az egyik legnagyobb akadály a közlekedési – infrastruktúra és szolgáltatások – elérhetőségének hiánya.

Kata Benkó Feketéné – Lajos Szabó – Bulcsú Reményik: *Towns and Their Region Along the River Ipoly*

The 20th-century readjustment of borders in the Ipoly region repeatedly changed the administrative division of the area until the 2nd Vienna Award consolidated the present situation. The “new borders” also strongly rearranged the relations between the settlements. Due to the border disputes experienced repeatedly during the war, the parties attempted to prevent further border disputes with the means available at the time. The formerly unitary urban areas were also fragmented and preserved by the fragmentation and elimination of infrastructure. Today, when it is once again possible to build relations, one of the biggest obstacles is the lack of access to transport – infrastructure and services.



Feketéné Benkó Kata – Szabó Lajos –
Reményik Bulcsú

Városok és vidékük az Ipoly mentén

Bevezetés

Az Ipoly völgyében természetesen kialakult településhálózat „eredeti” viszonyainak bemutatása során az Ipoly-völgyi térség városhálózatának, illetve a városok és a vonzások körzetükhöz tartozó falvak város-falu és falu-falu kapcsolatainak bemutatása történik. A rövid történelmi áttekintést követően a XX. század változásainak végső eredményeként kialakult „új” hálózat bemutatása lehetőséget ad a mesterségesen átalakított – és ezáltal torzult – város-vidék kapcsolatok felbomlása következményeinek feltárására. A sok, egy irányba mutató hatás közül is kiemelendő a térség periféria jellegének kialakulása, ami részben a határmentiségnek köszönhető. A határok meghúzósa és átjárhatóságának korlátozása az infrastruktúra – új államhatároknak megfelelő – fejlesztését vont maga után; ami egyfajta bizonyítéka a települések, térségek közötti kapcsolattartásra. A történelem folyamán kialakult közlekedési – és elsősorban út- – hálózat a mindenkori közlekedési igényeknek, illetve a kor legmagasabb technikai színvonalának tükré, ezzel együtt az akkori legoptimálisabb nyomvonalat tükrözte, de az új feltételek miatt ettől el kellett térni. A mintegy 60 év során épített új közúthálózatban az Ipoly két partján párhuzamos közlekedési folyosók alakultak ki, amelyek nem segítik elő a kettévált térség gyors közeledését.

Jelenleg az Európai Unió belső határait tekintettel a szabad mozgásnak már nincs akadálya – jogilag, a közlekedési infrastruktúra hiányában azonban a szabadságelvek nem tudnak maradéktalanul érvényesülni. A két térség közötti közeledés a lehetőségekhez képest lassabban megy végbe, noha lehetőség lenne az „egészséges” város-vidék kapcsolatok helyreállítására, ami a terület fejlődési potenciálját érezhetően növelné. Ennek oka egyrészt a hiányzó kapcsolatok helyreállításának késedelme, másrészt az Ipoly folyó két partján meglévő közlekedési szolgáltatások nem biztosítanak lehetőséget az államhatár átlépésére.

A tanulmány célja a határfolyóvá vált Ipoly partján található, és az 1. ábrán látható városok és vonzaskörzetük, településeik kapcsolatainak bemutatása, amellyel a közlekedési infrastruktúra közvetlen kölcsönhatásban áll. Az Ipoly Magyarország történelmében egészen a 20. századig soha nem képezett határt, ugyanúgy, ahogy napjainkban sem jellemző, hogy az Ipolyhoz hasonló nagyságú folyók a települések közigazgatási területének határát jelöljék ki.

Napjainkban az Ipoly négy megyét és két államot határolva folyik: Magyarországon Pest és Nógrád, Szlovákiában Nyitra és Besztercebánya megye közigazgatási területét érintve. Az eredetileg „belső” folyó vált országhatárrá, ami a háborús időkben lerombolt infrastruktúra újjáépítésének nem kedvezett, a várostérségek torz fejlődéséhez vezetett.



1. ábra. Az Ipoly partján található határvárossá vált települések és vonzaskörzetük. A SZERZŐK saját szerkesztése 2022

A közlekedés elsősorban közúton történik, azonban rövid kitekintés keretében a vasúthálózat történetét, egy-egy érdekes pillanatát is érdemes bemutatni, ami további segítséget nyújthat a térségi szerveződés megértéséhez, a város-vidék és város-város viszonylatú fejlesztések tervezésének elősegítéséhez.

A tanulmányban megjelenő következtetések a rendelkezésre álló és bemutatott térképek, valamint a hivatkozott irodalom alapján a szerzők saját eredményei.

Az Ipoly mint környezetalakító elem

A települések kialakulását és fejlődését a helyi és helyzeti energiák határozzák meg,¹ mint települési tényezők. Az egyik legfontosabb helyi energia a víz, amely közvetlen emberi szükségletek kielégítésére szolgál, mint ivás, főzés, higiéniai szükségletek, másodsorban a gazdaság lehetőségeit határozza meg. Mindezek értelmében a települések elhelyezkedésére, a településhálózat alakulására és az őket összekötő infrastruktúra kialakulására a táji környezet erős hatással bír, nincs ez másképp az Ipoly völgyében sem. Az élénk domborzat és a völgytalpak szélessége nemcsak a vízrajzi adottságokat befolyásolja, hanem a megtelepedési és közlekedési lehetőségeket is.

Aparton fejlődő települések életében fontos szerepet töltött be a víz: a parti legeltetés során az állatoknak itatóhelyként szolgált, a lakosságnak vízvételi lehetőséget adott, de a halászat is jelentős volt, majd a vízimalmok további lehetőséget biztosítottak a megélhetés érdekében. Az emberek együtt éltek a természettel, ismerték a folyó szeszélyes vízjárását, amely során évente átlagosan két alkalommal áradás miatt nagy területek kerültek víz alá, ilyenkor használhatatlanná, járhatatlanná téve az árterületet, vagy a nagyobb szárazságokat, amikor szinte kiszáradt a folyó. Az Ipoly névének jelentése is utal a fentebb leírtakra, szláv – „*Tseb vagy Tót nyelvből kölcsönözte nevét*” – eredetű, „Ipely”, Vipely”, Wipliwam”: „kiáradok”. Az áradásokról tett feljegyzés szerint amikor a tavaszi hóolvadás áradást okoz, a völgyekben az egészen elterül.²

A part nemcsak az emberi tevékenységek és gazdasági feltételek érvényesülésének területe volt, hanem a polgárok kikapcsolódásának, vagy mindennapi tevékenység során a szomszédokkal való kapcsolattartásnak is az egyik színtere. Az Ipoly mellett élők is ismerték a gázlókat, amelyen gyalog vagy a hajtott állattal át tudtak kelni.

Az Ipoly völgyében a településhálózat a helyi adottságoknak megfelelően alakult: jellemzően kis lélekszámú falvak és a mai szakmai terminológia szerinti legfeljebb kö-

1 | MENDÖL 1963.

2 | MOCSÁRY 1826: 40.



zépvárosi lakosságszámú városok töltötték és töltik be a központi szerepkört. A térség nemzetgazdaságban beöltött szerepét is jól mutatja a jobbágyviszonyok tartósságára, konzerválódásának okára irányuló vizsgálat során leírt megállapítás: szűkös életlehetőségekben (természeti viszonyok) és a földrajzi fekvésében (két nagy iparvidék: Selmechánya és Budapest közötti holt területen fekszik, egyik hatása sem érezhető) gyökerezőnek tarthatjuk³ azt, hogy a feudális viszonyok sokáig mereven – lényegében egészen a 20. századig, a kollektivizálódásig – maradtak meg. Bár a megállapítást kifejezetten az Ipoly alsó szakaszán, a Börzsöny lábánál végzett kutatás eredményeként határozták meg, a felsőbb szakaszra is értelmezhető.

A folyót három szakaszra lehet osztani folyásjellemzői alapján, ami a terület gazdálkodását is meghatározza. Az alsó szakasz nagyjából Ipolyságig (Šahy) tart, a középső hozzávetőlegesen Losoncig (Lučenec), míg a felső szakasz a város és a folyó eredete közötti szakaszt öleli fel.⁴ Szinte a szakaszhatároknak megfelelően alakult ki a közigazgatási határ-beosztás, így a vármegyerendszer idején Hont és Nógrád vármegye Ipolyt metsző határa Ipolysághoz közel volt található, innen keleti irányban Balassagyarmatig a folyót övezően található a megyehatár, ahol északi irányt vesz a két megye határa. A térképekre tekintve jól látható, hogy a folyó nem jelöli ki a megyehatárt, mivel a közigazgatási határok a kisebb közigazgatási egységek határait követik, a falvak és a városok külterületi határaihoz igazodnak. A vizek szinte soha nem jelentettek település vagy birtokhatárt, amelyet a 2. ábrán látható vármegyei térképek közigazgatási határa is igazol.

A vízrajzi és közigazgatási szakaszolás mellett érdekességként megjegyzendő, hogy népi kulturális határ is az alsó- és a középső szakaszhatár. A néprajzi lexikon a palócság megjelenési területének legnyugatibb pontját Hont vármegye székhelyénél, Ipolyság városánál határozta meg.⁵

A táji adottságok is a folyószakasznak megfelelően kis mértékben változnak: az alsó szakaszon a Börzsöny lábánál keskenyebb a folyóvölgy, a középső szakaszon szélesebb medence a táji gazdálkodásnak jobban kedvez. Az Ipoly igen szélsőséges vízjárású folyónk, amely kisvíz esetén szinte bokáig érő pataknak is tűnhet, de árvize során nagy területeket helyez víz alá. A vízborítottság helyenként csak néhány 10 cm, de a távolabbról ide érkező idegenek számára „tengerként” látszik, amelyet nagyon jól szemléltet a második katonai felmérés (3. ábra), amelyen jelölték azokat a területeket, amelyeket az Ipoly rendszerint

3 | SZABÓ–SZABÓ 1977: 444–446.

4 | Az Ipoly vízgyűjtőjének valós idejű, hidrológiai előrejelző rendszere, 2013.

5 | ORTUTAY 1981: 161–163.



3. ábra. Az Ipoly és árterülete az Ipoly középső szakaszán a 19. században. ARCANUM TÉRKÉPTÁR 2022

előnt, általában vizenyős területek. (A legenda szerint a trianoni határkijelölő bizottság áradáskor tekintette meg egy repülőgépről az Ipolyt, amikor hajózhatónak látták a „tenger méretű” folyót.⁶)

Nemcsak a törzsi, nemzetségi szálláshelyek voltak kétpartiak, hanem később az egyházi és a világi birtokok is: a vizek szerepe ugyanis nem az elválasztás volt, hanem az összekötés. A halászat és a hajózás útvonalai a szárazföldi útvonalakkal kiegészítették egymást. Az úthálózat kialakulása a legjobb átkelőkhöz igazodott.⁷

Az ártéri gazdálkodás

A térképen jól látható a széles vízborítottságú terület, amelyhez a gazdálkodásnak is igazodni kellett, így tetten érhető az ártéri- vagy fokgazdálkodás eredeti értelemben. A fokgazdálkodás legteljesebben a 15. századig működött, amikor a folyó és az árterület uratlan volt, nem képezte a birtok részét, így a jobbágyok a folyók hasznait adó megfizetése nélkül szedhették: vízi madarak tojásait, tollait, állatok prémjét, vagy éppen a halakat. A Tripartitum,⁸ vagy Hármaskönyv 1514. évtől rendezte először a birtokjogot pontosabban, illetve mai szóhasználattal élve a kormányzás jogát, amely szerint a természeti környezet a város, mezőváros vagy falu része, tartozéka: „*Tartozékok neve alatt pedig közönségesen*

6 | ABLONCZY 2015: 91–98.

7 | KÁROLYI–NEMES 1975: 7.

8 | WERBŐCZ 1514.

mindazt értjük és foglaljuk egybe, mi valamely városhoz, mezővároshoz vagy faluhoz tartozik; minők a művelt és műveletlen szántóföldek, mezők, rétek, kaszálók, legelők, gyepek, erdők, cserjék, berkek, hegyek, völgyek, szőlőkert, szőlőhegyek, vizek, folyók, halastavak, halászatok, vízfolyások, malmok és malombhelyek és általában a város, mezőváros vagy falu minden haszonvétele és jövedelme". Ettől az időtől tehát nem „birtokon kívüli” a folyó és árterülete, s a birtokosnak érdeke az, hogy minél nagyobb területet tegyen termővé, járhatóvá, ezért megkezdődtek a gátépítések, ezzel egy időben értelemszerűen a fokgazdálkodás visszaszorulása, mivel a gátak pontosan azokat a réseket tüntették el, amelyek a fokgazdálkodás lehetőségét teremtették meg.

A fok eredeti földrajzi fogalma ma már alig ismert. Foknak nevezték a folyót kísérő hátakon vagy övzátonyokon kialakult kiszakadásokat, a magas partokat megszakító nyílásokat, amelyeken át a folyó árvize az anyamederből az ártérre kilépett, majd a környező laposokat az ereken keresztül – „alulról felfelé” – feltöltve, apadáskor ugyanezek a nyílásokon át visszaáramlott. A nyílások alakja és mérete változó.⁹

A fok fontos gazdasági-történeti fogalom is, mivel az ember felismerte annak természetes, gazdaságilag hasznosítható funkcióját, végül mindezt a saját céljainak megfelelően alakította. Ebben az értelemben a „fok-gazdálkodás” az ősi ártéri gazdálkodás alapjává vált. A fok később jelentette a mesterségesen létrehozott réseket, bevágásokat, ami lehetőséget biztosít a víz áramlásának az ártér szélesebb és alacsonyabb részei felé. Az árteret áradáskor vízzel töltötték fel a halászat és más haszonvételek érdekében. Kialakultak a „természetes” ívóhelyek, halbölcsők, valamint a mezőgazdaság számára olyan fontos legelők, ártéri gyümölcsösök természetes öntözése valósult meg. Az álló vizeket a kialakított árokrendszer visszavezette apadáskor a folyó medrébe, az árteret ismét más haszonvételekre tette alkalmassá. Mindezek alapján a fokok az ártér gazdasági hasznosítása érdekében kialakított vízfolyások, melyek a vizet két irányba vezetik; áradáskor az ártér mélye, apadáskor a folyó medre felé.¹⁰

A rendszer leglényegesebb eleme emellett az „alulról töltés”, amely a mai napig megfigyelhető az Ipoly egyes szakaszai mentén. A fokgazdálkodás egy, a természeti adottságokkal teljesen összhangban álló gazdálkodási forma, amely nemcsak a tájkép megőrzésében fontos, hanem az élővilág fennmaradásának is egyik kulcsa. Ugyanakkor ez a gazdálkodás a lakosság közlekedési igényeire is hatással volt: az elöntött területek nem alkalmasak az egész éves, folyamatos közlekedésre, mivel az elöntések ideje alatt a megemelkedett vízszint gátolta a közlekedést, de az ár elvonultával még sokáig vizenyős, a nedvesség

9 | DR. ANDRÁSFALVY 1973: 19–24.

10 | DR. ANDRÁSFALVY 1973: 19–24.

miatt instabil talajszerkezetre nem lehetett biztonságos útvonalat telepíteni, ezért a magasabb térszíneken, ha volt, stabil alapkőzetekkel vagy már korábban más technikával szilárdított talajjal rendelkező területekre települtek az útvonalak.

Kezdetektől fogva a közlekedés legalább kitaposott csapásokat igényel, s a legelső utak a lakóhely és az ivóvízvételi hely között alakultak ki. Princz Gyula megállapítása *„nincs talán semmiben annyi tradíció, mint az utak megtartásában”*¹¹ kifejezi az utak állandóságát, ami a nyomvonalak évszázadokon, évezredekken át való változatlanlanságát mutatja. A földrajzi kutató nem csak a nagy, transzkontinentális utakra érti ezt, hanem a falu határában lévő „kisebb” utakra is igaz.

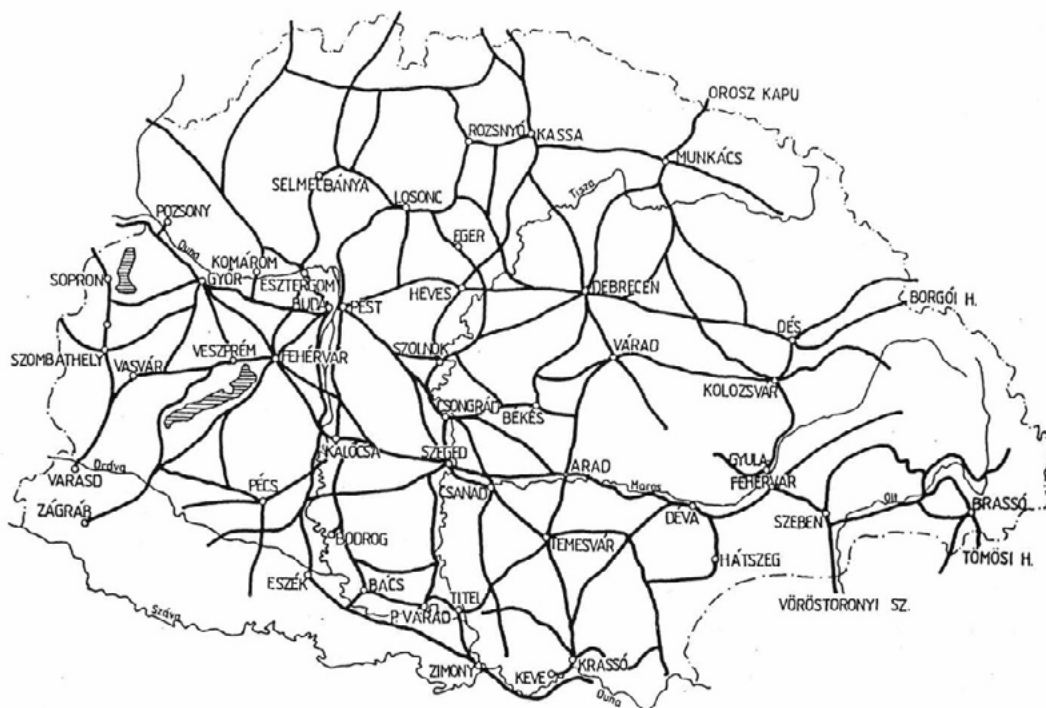
A településhálózat és közlekedési kapcsolatok fejlődése a XX. századig

A települések kialakulásával egy időben fejlődtek a közlekedésre használt útvonalak hálózatokká, s differenciálódtak: a településközi kapcsolatokat biztosító egyszerűbb utak mindenütt megjelentek, de a településhálózat fejlődésével a jelentősebb városokat összekötő forgalmasabb utak erősebb, modernebb infrastruktúrát igényeltek. Az útvonalak kialakulásában a domborzati, földrajzi tényezők kulcsszerepet kaptak, a „legoptimálisabb” vonalvezetés lehetőség szerint került a nagyobb emelkedőket, meredek domboldalakat, de a vizenyős területek esetében is megtalálták azokat a lehetőségeket, ahol évente a leghosszabb ideig lehetett járni, így már az Árpád-korra kialakult úthálózattal rendelkezett a Kárpát-medence ezen része, ahogyan a 4. ábra mutatja.

Az Árpád-korban Selmechánya és Pest között Esztergomon keresztül zajlott a közlekedés, csupán később alakult ki a Selmechánya–Ipolyság–Pest közötti viszonylat, amelyet az 1848-as országgyűlésen elfogadott, gróf Széchenyi István által írt „Javaslat a Magyar közlekedésügy rendezéséről” szóló dokumentum nevesít.¹² A hazai kereskedelmi úthálózat a középkorban még a római útvonalakat követte, amelyen csak a török hódoltság időszakában történt változás. Ebben a korban az útépités leginkább a vizek áthidalásában mutatkozott meg, valamint a vizenyős területek feltöltésében – akár nagy távolságok legyőzésére irányuló kereskedelmi, akár településközi, helyi jelentőségű utakról van szó. Mindez az Ipoly mentén is így történt. Minden a folyón szomszédos település között – vagyis minden településpárnál – fellelhetők a hídhelyek, amelyek a szomszédos

¹¹ | FODOR 1930: 142.

¹² | MÉSZÁROS 1979: 89.



4. ábra. Árpád-kori főbb utak. TÓTH 1995: 14.

falvak közötti társadalmi, gazdasági kapcsolatok fejlődését segítették elő. Az úthálózat kialakulása szempontjából a domborzati és vízrajzi viszonyok meghatározóak, a dombok között természetes, a településekhez igazodó sűrű úthálózat alakult ki, a vízfolyások nem jelentettek áthidalhatatlan akadályt, a Zagyván nagyobb településnél, pl. Pásztón több híd is volt, sőt az Ipolyon is lényegében minden településnél állt híd.¹³

A szárazföldi utak mellett a folyókon, így az Ipolyon is megtalálhatók a vízi közlekedés emlékei, kezdetben fatörzsből vájt tutajokon közlekedtek az emberek. Később az áruszállítás is megjelent, amelyre utal, hogy a környék szőlőiből készült borokat még a 19. században is dereglyéken szállították egészen Pozsonyig.¹⁴

Az Ipoly völgyében kezdetben egy, majd két kereskedelmi útvonal fejlődött ki, az útvonalak mentén pedig néhány település kiemelkedett a többi közül, ezek lettek a városok, noha történelmi koronként a kiemelkedő települések változtak, így vármegyei székhely volt egykor – többek között – Kemence, Nógrád, Szügy is. Történelmi jelentőségű városokká vált végül Fülek, Losonc, a középső folyási szakaszon Szécsény, Balassagyarmat és

¹³ | TÓTH 2007: 8.

¹⁴ | MAJDÁN 2019: 1.



5. ábra. II. Rákóczi Ferenc Postahálózata 1703–1710. között. TÓTH 1995: 35.

Ipolság – itt a legsűrűbb a városhálózat a folyó mentén, valamint – ahogy az 1. ábrán is látható – Szob az Ipoly–Duna-torkolatnál található fontos közlekedési csomópont. Ez utóbbi már inkább a Duna-parti városok sorához sorolható, mint az Ipoly-partiakhoz, amelyet nem csak a két folyó torkolatánál található fekvése indokol, hanem kapcsolatai inkább észak–déli irányúak.

II. Rákóczi Ferenc postaúttérképén¹⁵ (5. ábra) Ipolság és Léva közötti kapcsolat mutatja a később kialakult útvonalat. A postaúttérképre tekintve látható, hogy Erdély és a Felvidék Eger városáig főpostaútvonallal volt összekötve, Eger–Ipolság viszonylatban útvonalrövidítéssel Szécsényen keresztül lehetett a szállítmányokat vinni, amely Szécsény később is fontos gazdasági kapcsolatait jelentette az Alföld irányába. Szécsény környékének postaútvonala napjainkban is járt útvonal, a 2122. számú úttal azonosítható be.

A városok közötti együttműködés igényelte a közlekedési hálózat fejlesztését. A kiemelkedő városok emelték ki a főbb úthálózatokat, s a növekvő forgalmat bonyolító útvonalak segítették a városokat a további fejlődésben. A kedvező fekvést a városok hadászati, katonai szempontból gyakran megszenvedték a történelem során, és napjainkra

¹⁵ TÓTH 1995: 35.



6. ábra. Magyarország postaúthálózata 1800-ban, jelölve a vizsgált terület postaútját. TÓTH 1995: 37.

kialakult helyzet is háború eredménye, azonban jelen tanulmány célja nem a magyarázatkérés, hanem bemutató, leíró jellegű.

A vizek, a folyók közlekedésre, kapcsolattartásra gyakorolt hatását jól mutatja, hogy Mária Terézia Helytartótanácsai évente intéztek felhívást a vármegyékhez az utak építésére és jó karban tartására, mivel azok hatással voltak többek között a postai szállításra is. A folyójárással érintett területeken azonban kevés eredménnyel járt a felhívás, mivel nem volt megfelelő eszköz stabil utakat építeni.¹⁶ A 18. században jelentős előrelépés tapasztalható az útépítésben, a főbb postautak megerősítésével, amelyek hálózata a 6

6. ábrán látható, a 19. században a kőből készült útburkolat megjelenése áttörés volt. A Börzsöny hegység kőbányaiba Nógrád megyéből is jártak dolgozni, de Budapest útbur-

¹⁶TÓTH 1995: 23.

amelyek országos fontossággal bírnak és az állam költségén építtetnek, kezeltetnek és tartatnak fenn, illetve törvényhatósági utak, vasúti állomásokhoz vezető utak, községi közlekedési vagy vicinális utak, tisztán községi – közdűlő – utak, végül a mai értelemben vett magánutak szabályozását tárgyalja. Az egyes útvonalakat útirány szerint jelölik, az utak számjellel való ellátásának jogalapját csak a közúti közlekedés szabályozása tárgyában 1926. évi április hó 24-én Párisban aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről szóló 1929. évi XXXII. törvénycikk teremti meg.

Ez később, a helység- (község-, város-) név-jelzőtáblákra vonatkozó rendelkezések kiegészítéséről szóló 1934. évi 200.800. számú m. kir. belügyminiszter rendeletében (a továbbiakban: 1934. évi B. M. évi rendelet) hivatkozottak szerint – a közutakat a kereskedelemügyi miniszter részéről kiadandó részletes utasítás [Kresz. 2. §. (5) bek.] alapján kell számozni – rendelkezik az utak számozásáról, amely a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról szóló 1929. évi 250.000 B. M. számú rendelet (Kresz) vonatkozó szabályozási helye szerint: az útfenntartó hatóságok a kereskedelemügyi miniszter által kiadandó részletes utasítás alapján a közutakat – azok útpályájának, illetőleg burkolatának teherbírására, továbbá szélességi és egyéb méreteire figyelemmel – osztályozzák. Ezt az osztályozást a helyi viszonyoknak leginkább megfelelő módon közhírré kell tenni, ezenkívül az egyes útvonalakat megfelelő figyelmeztető jelzésekkel kell ellátni. Az utak besorolását a 70.846/1934. számú K. K. M. rendelet I., II. és III. osztályba sorolta az út fontossága szerint, 1 számjegyűek voltak a Budapestről induló legfontosabb utak, a másodrendű utakat két, a harmadrendűeket három számjeggyel jelölték, az utak sorszámát az óramutató járásával megegyezően osztották ki. A Budapest–Balassagyarmat–Losonc útvonal ekkor kapta a 2. számot, s állami kezelésű útként tüntették fel. A Vác–Ipolyág vonal törvényhatósági kezelésben lévő elem a 113. számot kapta.¹⁹

Az Ipolyon kiemelt jelentőségű a vármegye és a vámok birtokosai által építtetett 8 híd, azonban ezek majdnem mindegyike fából készült. Az egyetlen kivétel a Rárósi nagy kőhíd, amelynek építési idejét is megjelöli: 1780. A fahidak építését valószínűleg azért szorgalmazták Nógrád megyében, mert a Rárósi hídon minden évben valamilyen karbantartási munkát kellett végezni, így igen sok gondot okozott. A leírások szerint nem a megfelelő kőanyagból épített híd porózus anyaga hamar mállott, ez a rossz tapasztalat pedig általánosításhoz vezetett.²⁰

19 | MÉSZÁROS 1979: 35.

20 | GÁLL 1970: 4., 152–163.



7. ábra. Ipoly és környezete Nógrád megyei szakaszának ábrázolása az I. katonai felmérésen, települések és útvonalhálózat feltüntetésével, valamint a megyehatár jelölésével. ARCANUM TÉRKÉPTÁR 2022



8. ábra. II. katonai felmérés (1819–1869) idejében használt úthálózat. ARCANUM TÉRKÉPTÁR 2022

Határvárossá vált települések

Szécsény és vonzáskörzete

Szécsény városa a róla elnevezett járás központja, a város belterületén nem folyik keresztül az Ipoly, de külterületét határolja. Az államhatár mezőgazdasági területeit és a természetes vonzáskörzetét szabta át, valamint az egyetlen város az Ipoly mellett, amely a határmegvonások miatti kényszerű új útvonalak kialakítása során kedvezőbb helyzetbe jutott. A Budapest–Balassagyarmat–Losonc útvonal a város északi határán haladt, amelyet a határ elvágott, így a település megközelítésére más útvonalat kellett biztosítani. Ez az új útvonal is korábban járt út volt, azonban addig csak mellékút.

Hugyag és Szécsény között látható ez a jelzett út, amely napjainkban a 22. számú útnak felel meg (7–8. ábra).

Joggal merül fel a kérdés a Szécsény környéki útvonalhálózat sajátos fejlődését vizsgálva, miért került az el a várost, holott Szécsény maga is egy fontosabb mezőváros volt, s mint látható, „egyenes út” is vezetett oda. A választ a földrajzi adottságokban kell keresni: Szécsény nyugati határát az Ipoly és két, meredekebb emelkedővel rendelkező domb zárja be, így a 18–19. század közlekedése számára nem volt kedvező: az Ipoly széles árterülete, gyakori és hosszan tartó vízborítottsága miatt nem tudott állandó útvonal kialakulni, a domborzati élénkség viszont az állatok számára megterhelő volt. Az északi „elkerülő út” sokkal egyenletesebb, az Ipoly ártere itt sokkal keskenyebb, így a kerülővel Pósténypuszta irányából kevesebb akadályt legyőzve lehetett tovább jutni. A vízjárta területet a II. katonai felmérésen jól láthatóan jelenítették meg, de a domborzati viszonyokra is lehet következtetni a 7–8. ábrákat szemlélve.

Szécsény történelmi városmagja ugyan nem a Pest–Losonc útvonalon található, hanem attól kissé délre, de az 1705. szeptember 12-én kezdődő híres szécsényi országgyűlés helyszíne, a Borjúpást, a közlekedési útvonal és a város központja között található rét.

Szécsény már a középkorban városi rangot kapott, azonban a török hódoltság idején megtört a fejlődése. A város fontos szerepet töltött be az Alföldet és a Felvidéket összekapcsoló útvonalon, a mezőgazdaság szempontjából kedvező területen fekszik. Mocsáry Antal Szécsény ismertetése során kitér arra, hogy a városról szép kilátás nyílik az Ipolyra, „mellette nem messze hasznos és bőséges rétjei [...] délfelé pedig annak emeltebb térségén hasznos és nagy kiterjedésű szántóföldjei vannak”, illetve alsóbb részein szőlőtermesztést folytatnak.²¹

A település a kedvező fekvése ellenére nem tudott erős központi szerephez jutni, s bár mezővárosi rangját korán megkapta, túlnyomóan mezőgazdasági jellegű gazdasága

21 | MOCSÁRY 1826: 46–47.

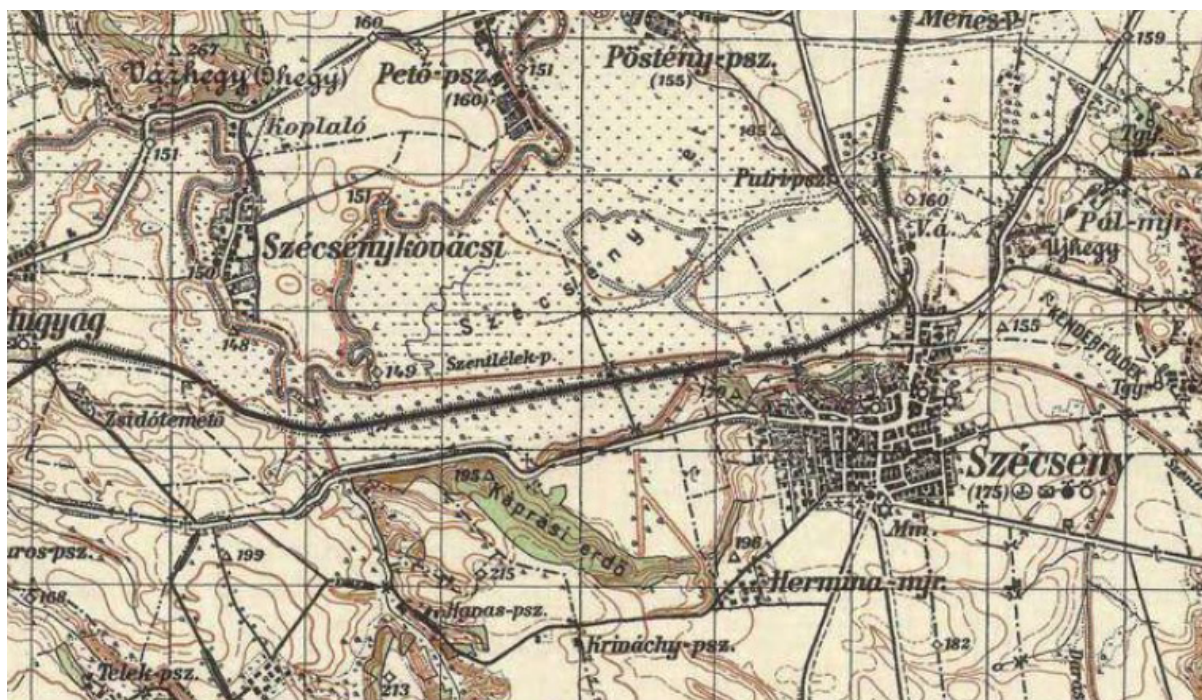


9. ábra. Szécsény környékének útvonalhálózata 1909-ben. OSZK, TK 1862 jelzet

ellenére jórészt a környező falvak központja maradt, és részleges városi funkciókkal mindig rendelkezett. Mégis éppen Szécsény környékén van az egyik, Mocsáry Antal által jegyzett nevezetes híd. A Nógrád vármegyéről írt ismertető munkájában külön fejezetet szentel a megye „nevezetes hidjainak”, amelyben említést tesz a „*pöstényi hídról*”, „*amelynek hosszú töltése van*”.²²

Az 1909. évi – 9. ábrán látható – vármegyei térkép letisztultan mutatja Szécsény és környéke közlekedési lehetőségeit, nemcsak a közúthálózatot, hanem azt a rohamos fejlődést, amely a 19. század második felét jellemezte, 1909-re már közlekedett a térségben a vasút. Ennek nyomvonala nem változott, és szinte teljes hosszban az Ipoly jobb partján épült, így napjainkban is folyamatos a közlekedés Ipolytarnócig, az államhatárig. A vasúti pálya Losoncig kiépült, és Losonc–Balassagyarmat–Ipolytarnóc–Csata útvonalon működött. A II. világháborút követően egy ideig még a teljes hosszban közlekedtek rajta a csehszlovák vasúttársaság vonatai. Szécsény és Losonc között az infrastruktúra közlekedésre alkalmas, azonban nincs menetrend szerinti közlekedés. Teherszállítást a szlovák vasúttársaság úgynevezett „passage” forgalomban folytat, amelyet a MÁV jelenleg is hatályos, a forgalom lebonyolítására a MÁV Zrt.–ŽSR közös használatú (peage) Malé Straciny/Nógrádszakál–Ipolytarnóc/Lučenec vasútvonalon érvényes végrehajtási utasítása a Magyar Népköztársaság és a Csehszlovák Köztársaság kormánya között 1951. 03. 23-án Budapesten kötött egyezményen alapul, valamint a MÁV és a CSD által 1951. 07. 27-én Silač településen megkötött Megállapodás és az azóta eltelt időben bekövetkezett változásokra épül.

22 | MOCSÁRY 1826: 40.



10. ábra. Magyarország katonai felmérése 1941. ARCANUM TÉRKÉPTÁR 2022

Az 1941-ben készült katonai felmérés során rögzített úthálózat megegyezik a II. katonai felmérés során bemutatott hálózattal, amelyet a 10. ábra szemléltet, illetve 11. ábrán a 20. század első felében használt Pőstényi híd látható, amelyet elbontottak. A 12. ábrán Szécsény környékének úthálózata ismerhető meg.

A történelmi távlatokban használt útvonal teljes hosszban való járhatóságát napjainkra már csak egyetlen, a hugyagi híd hiánya akadályozza, miután a pőstényi Katalin híd és a rárósi Madách híd is újjáépült (13–14. ábra), ahol pedig a folyó nem volt határfolyó, a hidak továbbra is biztosítják a közlekedést.

A pőstényi és a hugyagi híd egységét tükrözi, hogy egyszerre, 1894-ben építették át rácsos szerkezetű vashíddá.²³ A hugyagi híd jelenlegi állapotát a 15.a képen lehet látni, a helyreállítás műszaki tervei alapján készített látványterve a 15.b ábrán látható. Sokáig állt még a hídcsonk Szécsénykovácsi határában, azonban azt a polgármester elbontatta a balesetveszély elhárítása érdekében.

²³ | HAJÓS 2001: 17–25.



Az újjáépített póstényi híd több, az Ipoly „szögletében” a határon túl található település helyzetén könnyített azzal, hogy közelebb került valamilyen városi szolgáltatáshoz. A két állam lakói az európai uniós állampolgárságra tekintettel egyre több szolgáltatást tudnak igénybe venni a szomszéd területeken.

Szécsény keleti irányban Salgótarján felé biztosítja közlekedést, amelynek jelentősége a 19. század végén, 20. század elején növekedett meg a feltárt kőszénbányák ipari jelentősége miatt, amely Salgótarjánt igen nagy gyorsasággal emelte fel néhány évtized alatt palóc falvakból létrejött megyeszékhely várossá. Mindez hozzájárult ahhoz, hogy a Szécsény–Salgótarján közötti „szekérút” 1840-ben már „egyéb törvényhatósági út” volt.²⁴

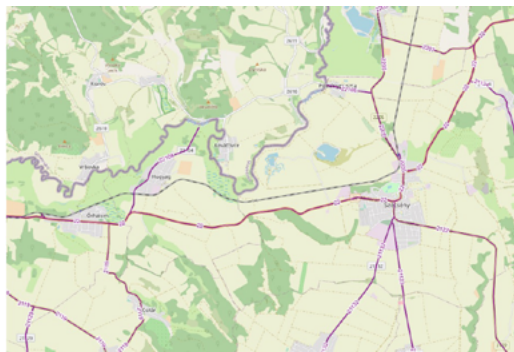
A vasútépítés kapcsán megjegyzendő, hogy a *Salgótarjáni új almanach* közlése szerint²⁵ eredetileg Balassagyarmat–Szécsény–Salgótarján lóvasút kiépítését tervezték, azonban az uralkodó feudális viszonyok a tervezés és megvalósítás folyamatát lassították. az 1859–1860. év során az érdekelt salgótarjáni bányavállalkozó, Brellich János már ekkor gondolt a modernebb gőzvasút kiépítésére, majd 1864-ben a Pest–Losonc–Besztercebánya vasút iránya sem Balassagyarmaton keresztül vezetett, hanem Hatvanon keresztül. Jelenleg így a megye két legnagyobb városa között nincs közvetlen vasúti összeköttetés (16. ábra).

²⁴ | BOROVSZKY 1911: 233–235.

²⁵ | CS. SEBESTYÉN – SZVIRCSEK 1997: 169.



11. ábra. A Pósténypusztai híd elbontása előtt.



12. ábra. Egykori főútvonal és a határváltozások nyomán létrejött új főútvonal napjainkban. KIRA 2022



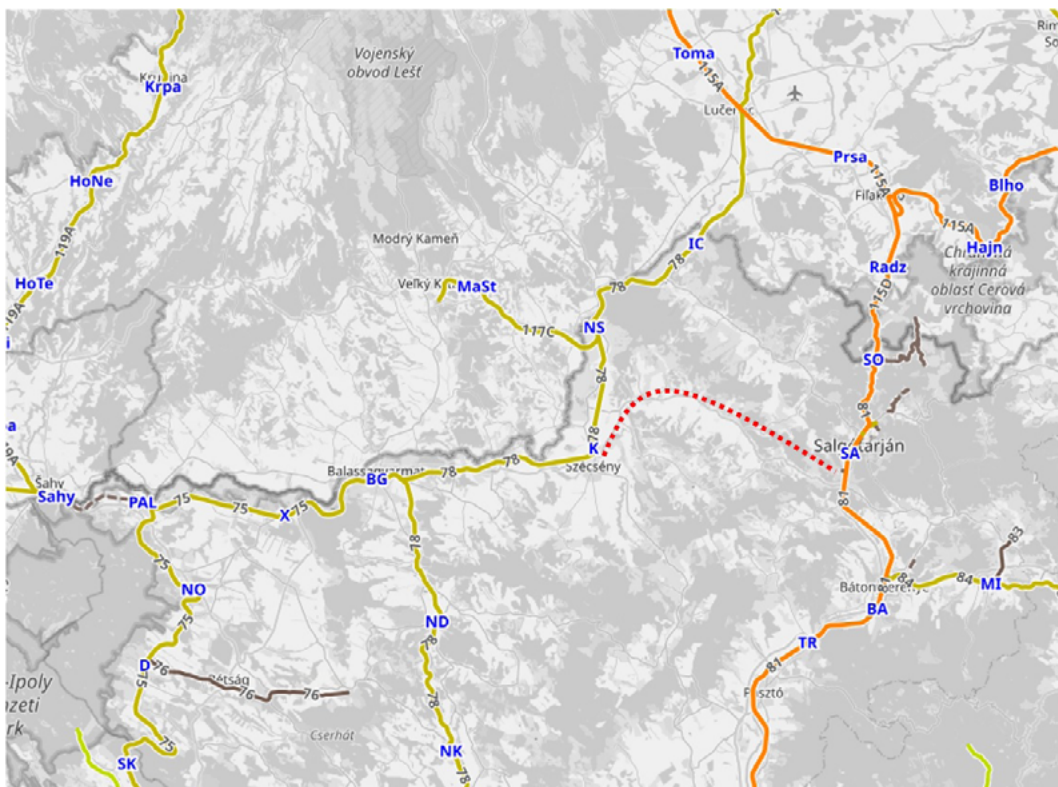
13. ábra. A pósténypusztai, újjáépítés utáni Katalin híd. A SZERZŐ saját fotója 2022



14. ábra. A rárósi, újjáépítés utáni Madách híd, határjellel és az Ipoly árterületének egy részével. A SZERZŐ saját fotója 2022



15. a-b. ábra. Hugyag-Szécénykovácsi közötti hídmadvány napjainkban és a tervezett Ipoly-híd látványterve. A SZERZŐ saját fotója 2022 (15.a), HÍDMÉRNÖKI ÉRTEKEZLET, 2008 (15.b)



16. ábra. Nógrád megye vasúthálózata – és piros pontokkal jelölt útvonal hiánya a két város között. OPENRAILWAYMAP. ORG 2022

Balassagyarmat és vonzáskörzete

Balassagyarmat hamar kiemelkedett a környező települések közül és látott el fontos funkciókat, amelyet elsősorban annak köszönhetett, hogy nyugatról a pozsonyi és közelebb az ipolysági, délről a pesti és gödöllői, keletről pedig a losonci irányból érkeztek utak, északi irányból a Kékkő felől érkezők jöttek, és találkoztak a városban, amely hamar megyeszékhely településsé vált. Ezen utak mindegyike napjainkban is használt, kiépített útvonal, amelyek kialakulása évszázados múltra tekint vissza. Az említett utak nyomait az I. katonai felmérésen való megjelenítés is bizonyítja, szelvényét a 17. ábra mutatja.

Az, hogy az emberek mindig próbáltak a legrövidebb úton közlekedni egyik helyről a másikra, tetten érhető a Kóvárnál található híd megközelítésére tekintve. A kóvári híd biztosította a Pozsony–Balassagyarmat közötti közlekedést Ipolyságon keresztül, a 2. számú út útvonalra csatlakozva. A hídhoz azonban 3 irányból vezet út, ahogy az a 18. ábrán is látszik: Balassagyarmat felől, a történelmi 2. számú úton Érsekvadkert irányá-

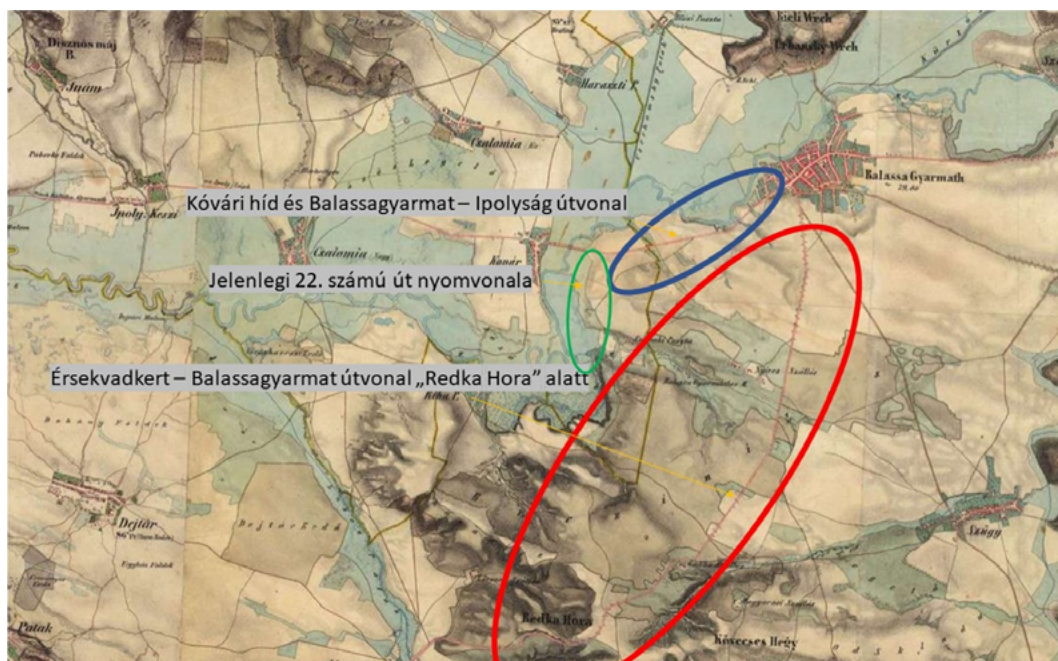


17. ábra. Balassagyarmat fő útvonalai 5 irányból biztosítottak elérését (I. katonai felmérés). ARCANUM TÉRKÉPTÁR

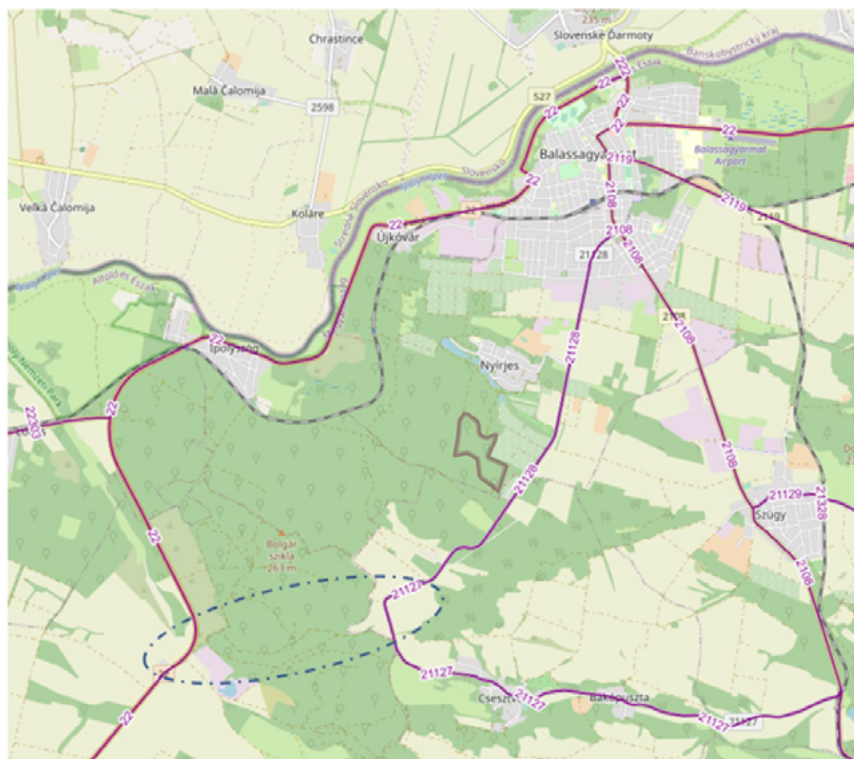
ból és közvetlenül Szügy felől, a gödöllői irányból. A város tehát elkerülhető volt a nem célforgalom számára.

Száz évvel később már egészen más képet mutat a város környékének közlekedése, a II. katonai felmérés során már csak egyetlen út vezet a városból a kóvári híd felé, s annak nincs közvetlen kapcsolata sem a történelmi 2. számú főútvonallal, sem a Gödöllő felől érkező úttal. A történelmi 2. számú út nyomvonala ekkorra eltávolodott az Ipolytól, Érsekvadkert után új helyet talált magának, amely a 19. ábrán szemlélhető meg. Az új útvonal keleti irányban két domb közötti völgyben „Redka hora” alatt futott, a domb után fordult északi irányba, és érte el Balassagyarmatot. Ez többek között biztosította azt is, hogy a közlekedők közvetlenül Balassagyarmatra érjenek be, illetve rövidebb utat jelentett. Bár napjainkban az „eredeti” útvonal használatos, e változat biztosítja a csesztvei lakosok számára a közvetlen elérhetőséget a városba, a 21128 számú úton, ahogy az a 19. ábrán látható.

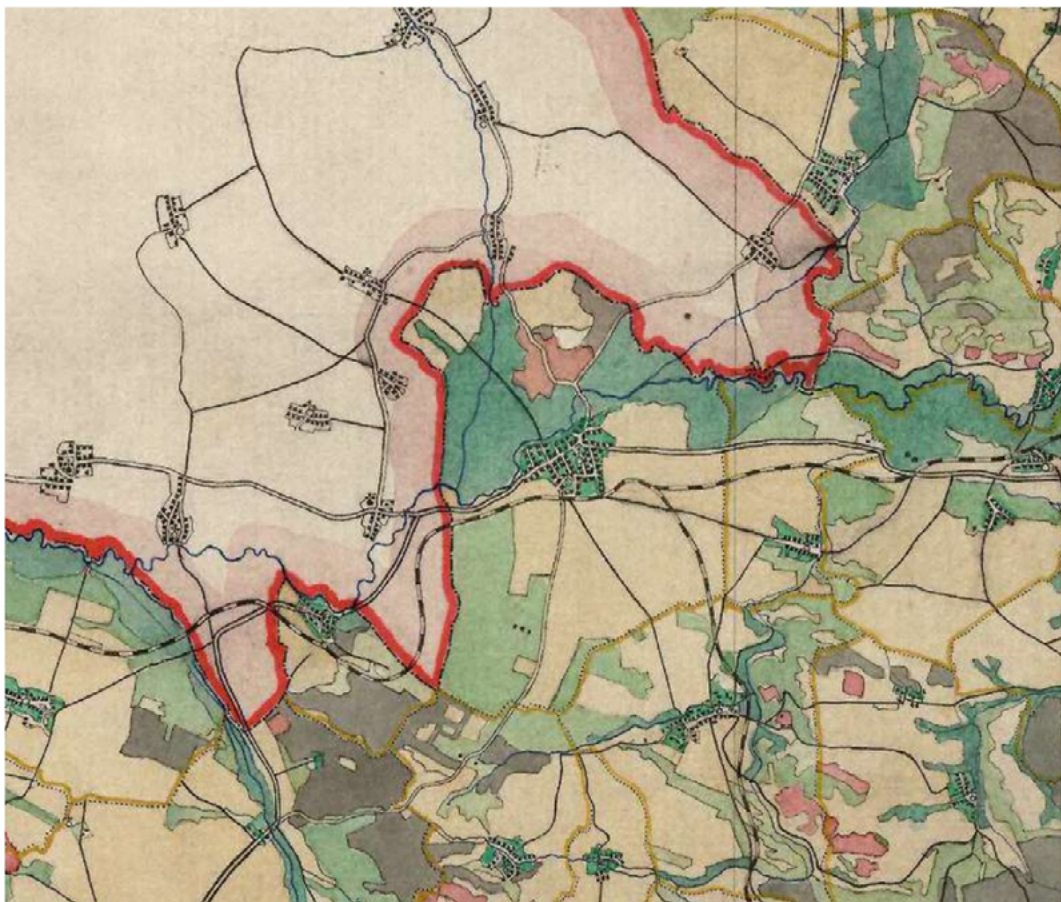
Az 1909. évben készült új vármegyei térkép – 20. ábra – azonban már jelöli mindkét



18. ábra. Balassagyarmat környéki utak a II. katonai felmérés idejében. ARCANUM TÉRKÉPTÁR



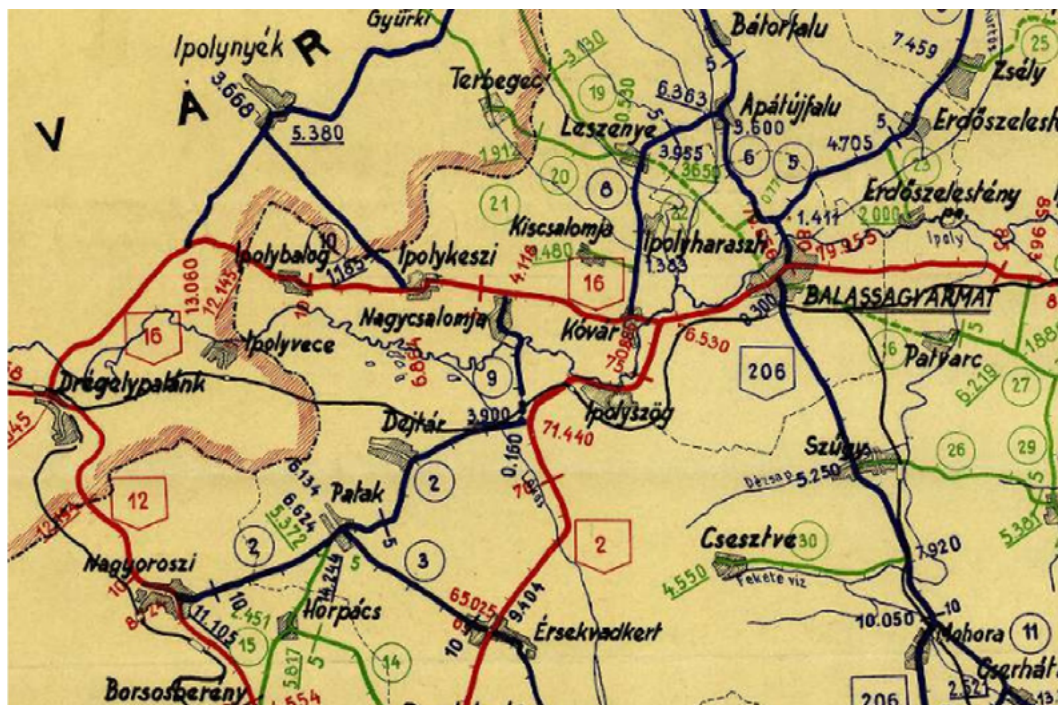
19. ábra. Az egykori 2. sz. útvonal 19. századi „új” útvonalának napjainkban is látható nyomai: a 21128. számú út, és a szaggatott vonallal körbevett területen jelölt – ma – földút biztosította egykor a közlekedést, azaz az út nem tűnt el... KIRA alaptérképre saját szerkesztés 2022



20. ábra. Balassagyarmat környékének útjai az 1909-es térképen. OSZK TK 1862

útvonalat, azaz a 19. században megjelent „új” – a továbbiakban: csesztvei – nyomvonal mellett újra szerepet kapott a régi is, majd az 1941. évi katonai felmérés – 21. ábra – során a csesztvei út első szakasza földútként jelölt, s csak Galibapusztától épített út. Csesztvéről Balassagyarmatra ebben az időben vagy a Galibapusztáig tartó földút igénybevételével lehetett eljutni, vagy Szügy irányába kerülővel. A 22. ábrán az 1940-ben készült Nógrád vármegye közlekedési térképe a csesztvei nyomvonalat vicinális útként sem jelölte, Csesztve Szügy felől vált elérhetővé „községi közlekedési vicinális” úton, s ezzel a falu zsáktelepüléssé vált.

A történelmi 2. számú út nyomvonala kevésbé élénk domborzaton futott, és az Ipoly-szögénél látható mocsaras, vizes terület a folyószabályozás miatt szárazabbá vált, így újra helyet kaphattak a vonalas létesítmények. Az 1909-ben ismét útként jelölt „eredeti” útvonal azonban nem teljesen az eredeti nyomvonalon valósult meg, mivel azt a vasút vette birtokba. A folyószabályozás, az Ipoly kanyarulatának levágása hozzájárult ahhoz,





23. ábra. A kővári híd 1938-ban. Madách Imre Városi Könyvtár Helytörténeti Gyűjtemény

hogy kissé északabbra találjon új helyet az út, amelyet ma is 22. számú útként használunk.

Az egykori folyókanyarulat és mocsaras terület emlékét őrzi a vasút és a 22. számú út jelenlegi nyomvonala között található „Éger-láp” természetvédelmi terület.

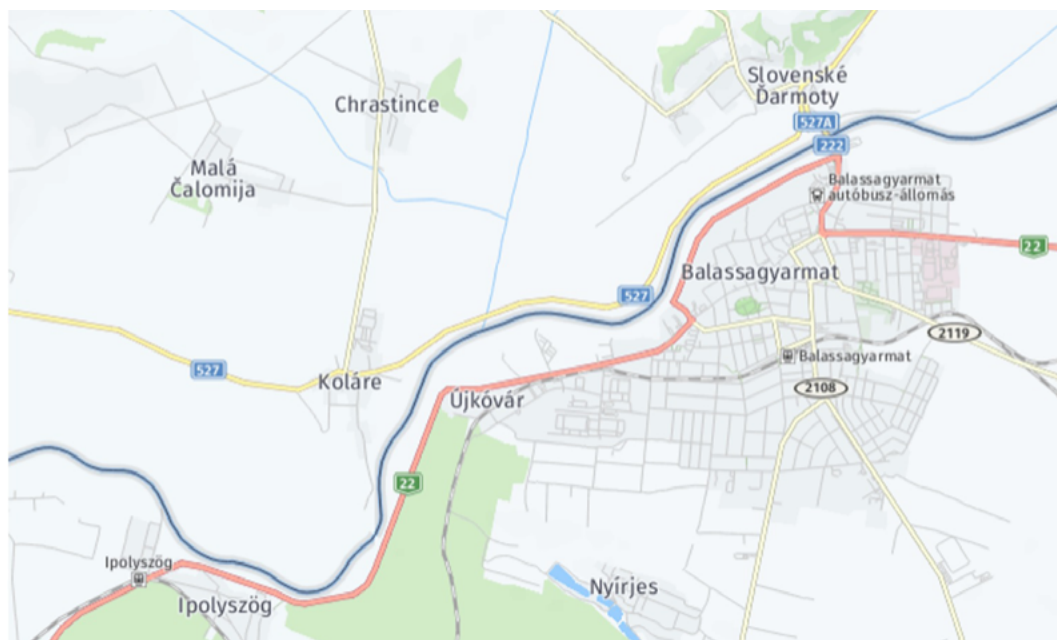
A változások azonban nem álltak meg, a 20. század történései a várost és környékét is átalakították. 1938-ban, a Felvidék egyes területeinek visszacsatolását követően a kővári hídon is felvonulást tartottak, ennek alkalmával készült – 23. ábrán látható – képen maradt fenn az utókornak az építmény emléke is. Ez a híd biztosította a közlekedést Pozsony és Balassagyarmat között.

Balassagyarmat azonban az újabb határváltozások miatt 1947-ben²⁶ Ipolyon túli részeit elveszítette, ezzel vonzáskörzetének egy részével is végleg megszakadtak a kapcsolatok. Keleti irányban Losonc elvesztésével vált a történelmi 2. számú út lefejezetté, nyugati irányban pedig Pozsonnyal és Ipolysággal szűnt meg kényszerűen a kapcsolat.

A 2. számú út az Ipoly bal partján található Balassagyarmatig, az első szakasz így Magyarország része maradt, viszont a Csehszlovákiához csatolt részek közlekedési hálózata darabokra szakadt, mivel addigra már a közlekedés Balassagyarmat központúvá vált.

A Pozsony–Balassagyarmat útvonal a kővári híd megsemmisülésével megszakadt, ezért Kővár és Szlovákgyarmat között kiépült egy új, korszerű út a hálózati hiányok felszámolása

26 | A Párisban 1947. évi február hó 10. napján kelt békeszerződés becikkelyezése tárgyában keletkezett 1947. évi XVIII. törvény



24. ábra. Új útszakasz Kóvár és Szlovákgyarmat között az 527-es úton. GOOGLEMAPS 2022

érdekében (24. ábra), amelynek nincs történelmi előzménye, mivel a viszonylatra korábban nem volt szükség. A kóvári hídhoz vezető út az Ipoly mindkét oldalán egyértelműen beazonosítható. Az útszakasz lehetőséget nyújtana alternatív útvonalként a város északi elkerülésére mindösszesen a híd helyreállításával.

A bal parti falvak is teljesen új helyzetbe kerültek, amely nem csak az államhatárok, hanem a közigazgatási határok újraosztásából is adódott. Nógrád és Hont vármegye határa – 25. ábra – az Ipolynál nem a folyó, hanem a települések közigazgatási határát követte, így Kóvár Nógrád megye területébe „ékelődött be”, de Dejtár az utolsó Nógrád vármegyei Ipoly menti település, így a ma Nógrád megyéhez tartozó Ipolyszeg, Drégelypalánk és Hont Hont vármegye részei voltak, mindennapi kapcsolataik saját megyéjük és járásuk központjába irányultak, ezért a közlekedési összeköttetések is erre voltak erősek, kiépítettek. A közlekedés Pozsony–Balassagyarmat útvonalon valósult meg, a drégelypalánki hídon keresztül, az Ipoly bal partján ezen a területen nem volt jelentősebb út, a jobb oldali települések összeköttetései sűrűek voltak. Az út kiépítésének hiánya a vasút jelenléte miatt jelentkezett: már Széchenyi fejlesztési javaslatában úgy tartotta, hogy a településeket vagy közút vagy vasút kösse össze, azaz ahol a vasút kiépítése megtörtént, ott az útfejlesztések elmaradtak.



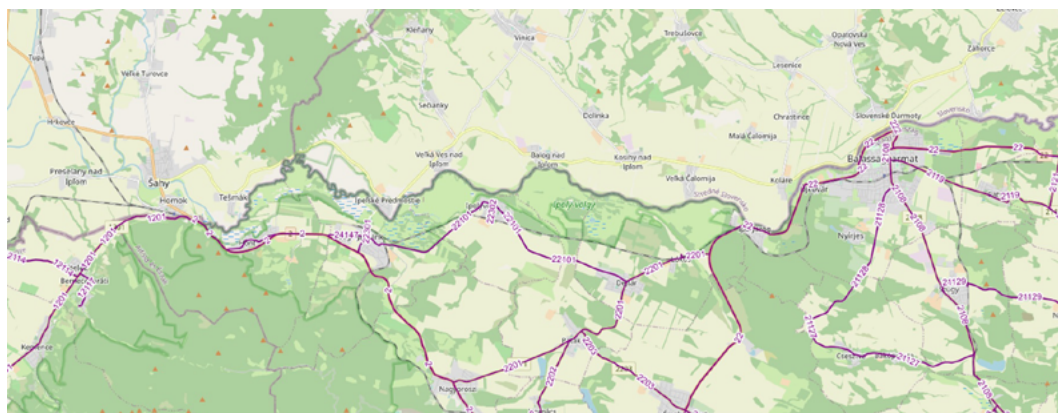
25. ábra. Nógrád és Hont vármegye határa Balassagyarmat és Ipolyság között. HIM, B IX a 1940 jelzetű kép

Az 1947. évi határváltozások az ábrázolt terület közlekedési képét is átszabták: Ipolyság Csehszlovákiához került, ezzel a bal parti települések váltak „fejetlenné”, s kerültek Nógrád megyéhez, ahova azonban közlekedést csak a kiépítetlen utak biztosítottak, valamint az ekkorra már jól működő vasút. A Pozsony–Ipolyság–Balassagyarmat útvonal elérhetősége is szinte lehetetlenné vált, mivel a drégelypalánki Ipoly-hidat 1945-ben felrobbantották, és ezután már nem építették vissza, a vasúton hosszú ideig még a teherszállítás úgynevezett passage forgalomban üzemelt. A passage forgalom azt jelentette, hogy a Csehszlovák vasúttársaság a magyar infrastruktúrát használta, de ezért – forrásainak hiányában – térítést nem fizetett. Drégelypalánk és Ipolyság között 1963-ban felszedték a síneket, ezzel a vasúti közlekedést a teljes hosszban, illetve az érintett szakaszon teljesen lehetetlenné téve.²⁷

Az újonnan Nógrád megyéhez csatolt települések Balassagyarmat vonzáskörzetéhez kerültek, így a közúti közlekedés lehetőségét is meg kellett teremteni, ezzel megépült a 2101. számú állami közút, lényegében párhuzamosan az egykori Pozsony–Ipolyság–Balassagyarmat, ma 527. számú szlovák úttal, amely a 26. ábrán látható.

Az érintett települések Ipolyságtól csupán néhány kilométerre találhatók, s számos városi szolgáltatást itt vesznek igénybe a lakók.

²⁷ | KEMSEI 2011.



26. ábra. Közúti útvonalak Balassagyarmat és Ipolyság között. KIRA 2022

Ipolyság és vonzáskörzete

Ipolyság Selmechánya felé nyitott közlekedési lehetőséget a Duna bal parti településeinek, valamint Pest irányába, továbbá a már korábban tárgyalt keleti irányokba.

A vármegyére eső Ipoly-szakasz a Börzsöny lábánál található szűk völgyben folyik, így az itt található települések összeköttetésére szinte egyetlen lehetőség adódott. Apró nyomvonal-módosulások történtek, azonban ezek az Ipoly szabályozása adta lehetőségek nyomán jöttek létre, vagy a „természetes nyomvonal-vándorlás” miatt. A „természetes nyomvonal-vándorlás” elsősorban a szilárdítás nélküli utak nyomvonalváltozásai, amelyek a használatból adódnak: esőzés során a kijárt, gödrök miatt sárosná vált szakaszokat kikerülték, mint ahogy a jobban kijárt, ezért nehezen járható szakaszokat is, így lassan „vándoroltak” a nyomvonalak, akár több métert is. Ez azonban nem járt általában jelentős változásokkal.

Ipolyság közlekedési kapcsolata a főútvonalak mentén Léva irányába, Balassagyarmat és Pest felé voltak erősek, valamint a Börzsöny lábánál található útvonalon keresztül Esztergom felé nyílt meg az utazási lehetőség.²⁸

Az I. katonai felméréshez (27. ábra) képest, a II. katonai felmérés ábrázolásán (28. ábra) már a mai úthálózat is erőteljesebben rajzolódik ki a vármegye keleti területein, a Pozsony–Balassagyarmat útvonal Pozsony–Ipolyság szakasza a jobb parton található, Ipolyságnál azonban áttér a bal partra, hogy Drégelypalánknál visszatérjen a jobb partra. Míg az ipolysági oldalváltást a domborzat kényszerítette ki, a drégelypalánki áttérést –

28 | MÉSZÁROS 1979.



27. ábra. Ipolság és környezete közlekedési kapcsolatai az I. katonai felmérés alkalmával. ARCANUM TÉRKÉPTÁR



28. ábra. Ipolság közlekedési kapcsolatai a II. katonai felmérés idején. ARCANUM TÉRKÉPTÁR

vélhetően – az, hogy a vármegyéhez tartozzon az út. Az út karbantartása, fenntartása költségigényes volt, azonban a vámok, a közlekedés kedvező gazdasági, területi hatásai miatt a vármegye igyekezett megtartani, ahogy arra Borovszky Samu is utal.²⁹

29 | BOROVSZKY 1906: 400.

A vármegye közlekedésének fejlesztésében a vármegye új főjegyzőjének, Mailáth Istvánnak kiemelkedő érdemei vannak. A községek rendezéséről szóló 1871. évi XVIII. törvénycikk felhatalmazása alapján nemcsak a – jogszabály értelmében minden rendezett tanácsú város, nagyközségek, így a mezővárosok és a faluk, valamint a kis községek, amelyek a törvény által rájuk ruházott kötelezettségeket nem képesek saját erőből ellátni, emiatt más községekkel kell szövetkezniük – községek irányítását reformálta meg a vármegyében, hanem a közlekedési rendszert is:

„122. § A községi lakosok kézi és szekeres munkára is kötelezhetők.

E szolgálmányok a közmunka szabályozásáról szóló törvény elvei szerint vettetnek ki, s vagy természetben teljesíttetnek, vagy pénzzel váltatnak meg, s csak az utcák, a községet védő gátak, közlekedési vonalak és eszközök fentartására fordíthatók.

Közveszély, t. i. hófuvás, árvíz, tűz stb. eseteiben az előljáróság a rendelkezése alatti összes gyalog és szekeres erőt a veszély elhárítására betudás nélkül felhasználhatja.

123. § Az egyes községek közötti közlekedési (vicinal) utak és hidak készítése és jókarban tartása végett a községek a törvényhatóságok által érdekeltségükhöz képest külön csoportokba egyesíthetnek.

Az arányt, melyben az ily utak és hidak készítéséhez s fentartásához egyes községek járulni tartoznak, az illetők megballgatásával, a mennyiben azok között egyezség nem eszközölhető, a törvényhatóság állapítja meg.”

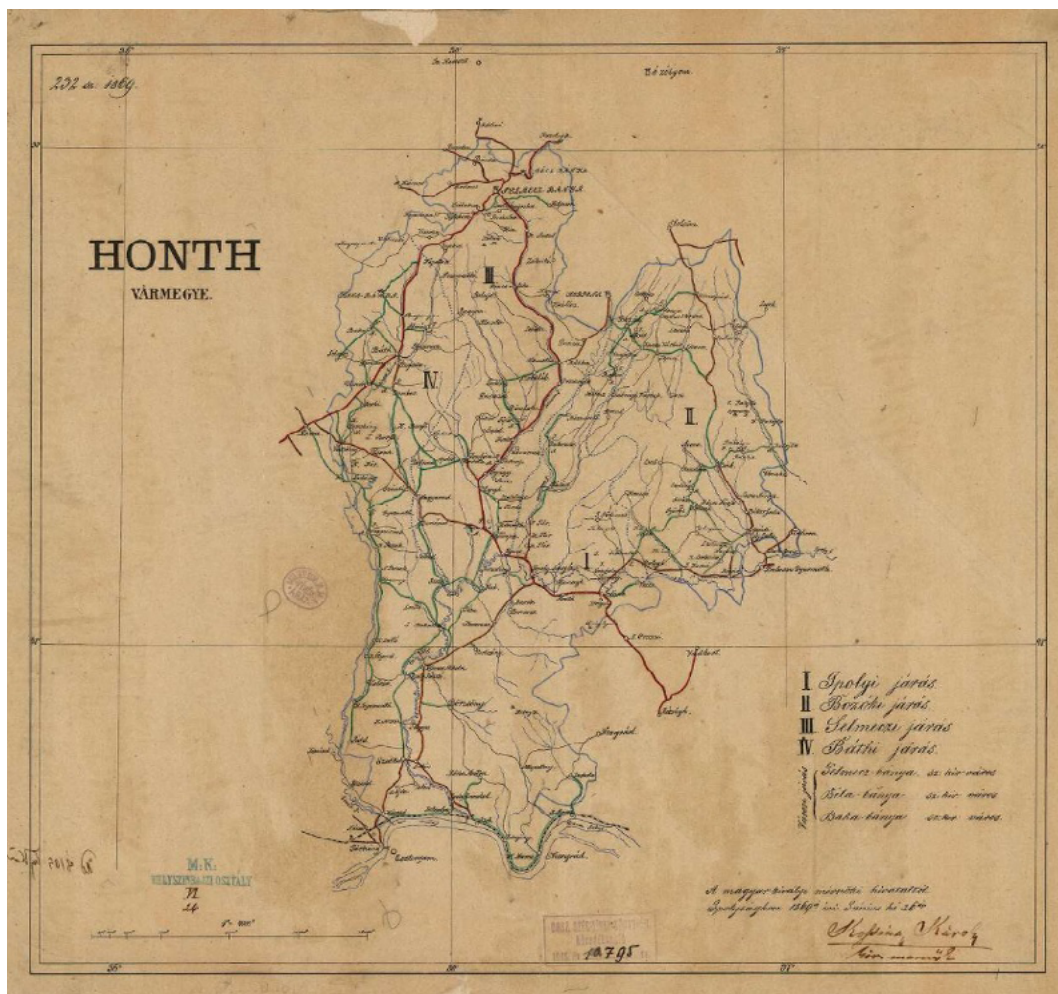
A törvénycikk felhatalmazása alapján egy 375 km hosszú vicinális útvonal alapját rakta le, továbbá a vármegyén keresztül vonuló állami utakhoz szükséges burkoló anyagokat is jutányos áron kínálta, ezzel az általa létesített vármegyei úthálózat kiépítését s fenn tartását jelentékenyen megkönnyítette.³⁰

Hont vármegye 1869-es térképén – 29. ábra – az úthálózatot feltüntették, így jól látszik, hogy a fő útvonalak Ipolyságnál futnak össze. A térképhez tartozó leírás szerint az utakat minőség szerinti színezéssel jelölték, így a piros az állami vagy főútvonal, a zöldek a vicinális utak.

Az Ipolyságról Balassagyarmaton át haladó út egyik ága Csáb (Hont vármegye), másik Kékkő (Nógrád vármegye) irányában északra folytatódott, ami részben magyarázza a korábban Kóvár és Tótgyarmat viszonylatában írt hálózati hiány gyors pótlásának igényét.

Az 1941. évi katonai felmérés során Ipolyság déli határában egy új, összekötő útrészlet – 30. ábrán látható – jelölését tünteti fel a térkép, amely az új határok kialakulása

30 | BOROVSKY 1906: 400.



29. ábra. Hont vármegye térképe 1869. OSZK, TK 39 jelzet



30. ábra. Ipolyvás déli határánál található új útrészlet az 1941-es katonai felmérés során. ARCANUM TÉRKEPTÁR



31. ábra. Úthálózat napjainkban – a hiányzó vasúti összeköttetéssel. GOOGLEMAPS.HU 2022

után a határtérségben biztosította a közlekedést a Börzsöny alján található települések számára a mai 2. számú út irányába.

Az Ipoly mentén a jobb és a bal parton is összefüggő hálózat alakult ki.

Napjainkban Ipolyság közúti elérhetősége kedvező és a 31. ábrán nyomon követhető.

Az Európai Unió belső határellenőrzésének megszüntetésével a város és egykori vonzáskörzete újra közelebb került egymáshoz. A lakosság a szolgáltatásokat személygépkocsi segítségével – azaz egyéni közlekedéssel – könnyen igénybe tudja venni, és egyre kevesebb az akadály, egyre több szolgáltatást lehet elérni. A kis távolságok miatt kerékpárral elérhetők a települések, de az út minősége és szélessége, valamint a közlekedők közlekedési kultúrája miatt ez nem ajánlott.

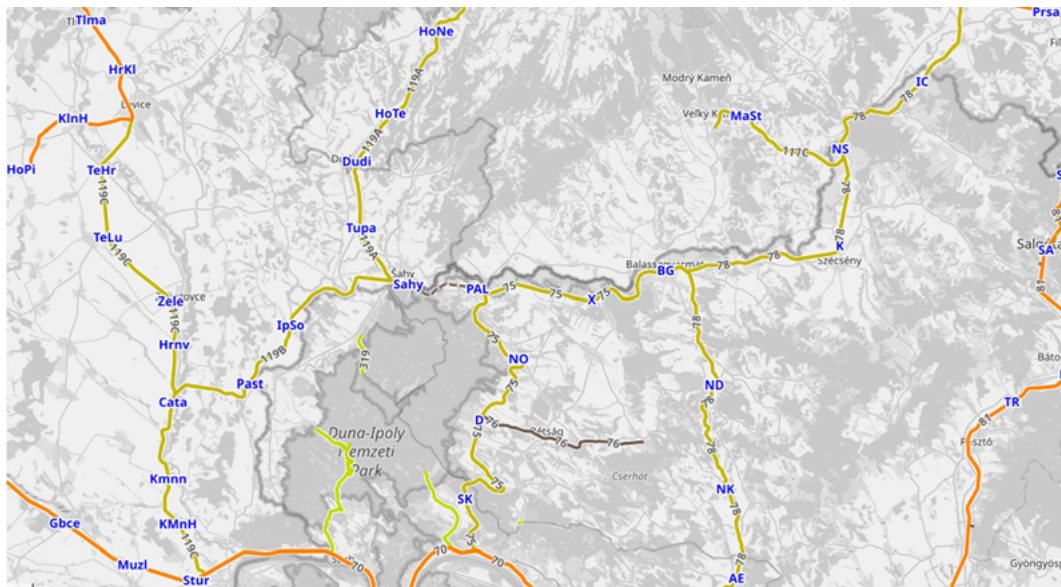
Sajnos jelenleg semmilyen tömegközlekedési eszköz nem biztosít a lakosság – és az esetleg ide érkező látogatók – számára szolgáltatást, mivel csak a megrendelésre működő munkásbuszok ingáznak a határ két oldalán, illetve Ipolyság és Budapest között indult meg a közforgalmú autóbusz-közlekedés. A helyi, településközi járatok az Ipoly két oldalán párhuzamosan, egymás összeköttetése nélkül jelennek meg.

Ipolyság egykori keleti települései számára is kedvezőbb helyzetet teremt az újjáépülő drégelypalánki híd, amelynek építési munkálatai során felszínre került az egykori híd megmaradt szerkezete, amelyet a 32. ábra mutat.

A vasút egykor Balassagyarmat–Drégelypalánk–Ipolyság–Csata útvonalon közlekedett (33. ábra), de a világháborúkat követően egy 7 km-es szakaszon a síneket felszedték,



32. ábra. Drégelypalánk–Ipolyhídvég közötti híd maradványai, 1944-ben robbantották fel. A SZERZŐ saját fotója 2022



33. ábra. A Losonc–Balassagyarmat–Ipolyság–Csata vasútvonal eredeti nyoma. OPENRAILWAYMAP.ORG 2022

amelyet az ábra szaggatott barna vonallal jelöl, ezért nem lehetséges a vasúti szolgáltatás visszaállítása.

Az E77 számú európai főút szlovák és magyar szakaszait a határtérségben a történelmileg kialakult főúthálózat elemeinek igénybevételével jelölték ki a Zólyom–Ipolyság útvonalon Gyerktől Drégelypalánkig, Drégelypalánknál a falu elkerülésével Nagyoroszitól északi irányban egy új útvonal kialakításával csatlakozik vissza a Rétságon át Pestig tartó útra, amely a mai 2. számú főút.

Az Ipoly alsó folyásszakaszánál újjáépülő Ipolydamásd–Helemba híd (34. ábra) Esztergom vonzáskörzetébe kapcsolja be a térségi településeket, kétségtelenül fontos a térség fejlődése érdekében, de közvetlenül nem az Ipoly mentén található városok agglomerációjához tartozik. Ha Szob a Duna partján lévő városokhoz tartozik, akkor ez a híd a Duna bal partjának akadálytalan közúti közlekedésében játszik fontos szerepet.



34. ábra. Ipolydamásd és Helemba között épülő Ipoly-híd. A SZERZŐ saját képe 2022

Összegzés

A magyar politikai térfejlődés az államhatárok gyakori változása a területi és határdinamika szempontjából a szomszédsággal együtt mozgott. A magyar államterület a honfoglalás kora és a 20. század közepe között 18, ebből 1848 és 1941 között hét alkalommal – 1848., 1914., 1922., 1938., 1939., 1940., 1941. – változott.³¹ Az utolsó határváltozás során az Ipolyon jelölték ki az államhatárt, noha ott addig soha, semmilyen határ nem volt, mivel a települések közigazgatási határai sem a folyóhoz igazodtak, hanem a tulajdonviszonyok alapján alakultak. A folyóparti városok az új határokkal nemcsak a területük egy részét veszítették el, hanem vonzáskörzetük jelentős területét. Az európai integrációs folyamatok az államhatárokat nem eltüntetnek, hanem funkcióit változtatják meg,³² ugyanakkor ezek az integrációs folyamatok hozzájárulhatnak ahhoz, hogy az említett városok agglomerációs területei újra egésszé váljanak, amelynek feltétele, hogy újra elérhetővé váljanak egymás számára. A határok átlépésének jogi akadálymentesítése már megtörtént, a fizikai akadályok megszüntetése esetenként még várat magára, azonban a közösségi közlekedés helyi jelentőségű, határon átnyúló szervezése nagyban hozzájárulna ahhoz, hogy az Ipoly mentén a városok kapcsolatrendszere javuljon a határon túlra szakadt településeikkel.

31 | HAJDÚ 2019: 43.

32 | HAJDÚ 2019: 251.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Rövidítések

HIM = Hadtörténeti Intézet és Múzeum

KIRA = Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis

OSZK = Országos Széchényi Könyvtár

ABLONCZY BALÁZS 2015: Trianon-legendák. Jaffa Kiadó, Budapest.

DR. ANDRÁSFALVY BERTALAN 1973: A Sárköz és a környező Duna menti területek ősi ártéri gazdálkodása és vízhasználatai a szabályozás előtt. Vízügyi Történeti Füzetek 6. Budapest.

Az Ipoly vízgyűjtőjének valós idejű, hidrológiai előrejelző rendszere. URL: <http://iper.vizugy.hu/AboutIpoly.aspx> utolsó letöltés ideje: 2022. július 23.

BOROVSKY SAMU 1906: Hont vármegye és Selmeczbánya sz. kir. város. In: Magyarország vármegyéi és városai. Országos Monográfia Társaság, Budapest.

BOROVSKY SAMU 1911: Nógrád vármegye. In: Magyarország vármegyéi és városai. Országos Monográfia Társaság, Budapest.

CS. SEBESTYÉN KÁLMÁN – SZVIRCSEK FERENC 1997 Salgótarjáni új almanach, Nógrádi Történeti Múzeum Baráti Köre, Salgótarján.

FARKAS RÉKA 2018: térképész mesterszakos hallgató, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék. URL: mercator.elte.hu/-faruabt/index.html. Letöltés ideje: 2022. július 25.

FODOR FERENC 1930: A Szörénység tájrajza. Budapest.

GÁLL IMRE 1970: Régi magyar hidak. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

HAJDÚ ZOLTÁN 2019: Magyarország történeti államföldrajza. Dialóg-Campus, Budapest–Pécs.

HAJÓS BENCE 2001: Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipolyságig. Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatásával.

KÁROLYI ZSIGMOND – NEMES GERZSON 1975: Szolnok és a Közép-Tiszavidék vízügyi múltja. I. rész: Az ősi ártéri gazdálkodás és a vízi munkálatok kezdetei (895–1846). Vízügyi Történeti Füzetek 8. Budapest.

KEMSEI ZOLTÁN 2011: Ipolyon innen, Ipolyon túl. Az Indóház Közlekedési Lap- és Könyvkiadó online közlekedési, logisztikai hírportálja.

- MAJDÁN JÁNOS 2019: Az Ipoly menti borvidék hanyatlása. Rubicon Online történelmi magazin.
- MÁV végrehajtási utasítás a forgalom lebonyolítására a MÁV Zrt. – ŽSR közös használatú (peage) Malé Straciny/Nógrádszakál–Ipolytarnóc/Lučenec vasútvonalon.
- MENDÖLTIBOR 1963: Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- MÉSZÁROS JÁNOS 1979: Pest megyei utak. KPM Budapesti Közúti Igazgatósága.
- MOCSÁRY ANTAL 1826: Nemes Nógrád vármegyének Históriai, Geographiai és Statistikai Esmertetése. II. kötet reprint kiadás 2012.
- ORTUTAY GYULA 1981: Magyar Néprajzi Lexikon IV. kötet. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- PALÁDI-KOVÁCS ATTILA 2004: Magyar Néprajz. II. kötet: Gazdaság. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- SZABÓ ISTVÁN – SZABÓ LÁSZLÓ 1977: Az Ipoly-völgy népi társadalma. In: Studia Comitatus 5. Börzsöny néprajza. Ikvai Nándor szerk. Szentendre.
- Szob város hivatalos honlapja, 2022. Letöltés ideje: 2022. július 6. URL: <http://szob.hu/a-telepules-tortenete/>
- TÓTH ERNŐ 2007: Hidak Nógrád Megyében. Z-Press Kiadó, Budapest–Eger.
- TÓTH LÁSZLÓ 1995: Magyarország közútjainak története. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Budapest.
- WERBŐCZI ISTVÁN 1514: Tripartitum – Hármaskönyv.

Adatbázisok:

Arcanum adatbázisok

Digitális Tudománytár <https://adt.arcanum.com/hu/>

Kézírásvár <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/>

Térképek <https://maps.arcanum.com/hu/>

Hungaricana – Közgyűjteményi Könyvtár <https://www.hungaricana.hu/hu/>

OpenRailWay.org

Közlekedési Információs Rendszer kira.gov.hu

Googlemaps.com

Kalocsai Péter: A MÁV filléres vonatai és Szombathely (1932–1940). 2. rész

A tanulmány bemutatja, hogy a MÁV 1932-ben beindított 75%-os menetkedvezményű különvonatai hogyan hatottak Szombathely idegenforgalmára és a szombathelyiek turizmusára. Szombathely a Nyugat-Dunántúl legnagyobb vasúti csomópontja volt a vizsgált időszakban is. A filléres vonatok több fajtája (kiránduló-, kultúr-, fürdő-, sport-, szüreti, vásári és vallási célból indított vonatok) érkezett és indult a város pályaudvaráról. Szombathelyről a turisztikai célú különvonatok Budapestre és a Dunántúl legjelentősebb városaiba (Esztergom, Győr, Nagykanizsa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár stb.), kiránduló- és fürdőhelyeire (Badacsony, Balatonfüred, Fonyód, Siófok stb.) közlekedtek. Bizonyos irányokba és rendezvényekre (például Balatonfüredi Borhét, Szegedi SzabadtériJátékok, Budapesti Nemzetközi Vásár stb.) szokványosan, évente ismétlődően szerveztek filléres járatokat. Szombathelyre a filléres különvonatok első sorban Budapestről, valamint a dunántúli középvárosokból (Győr, Nagykanizsa, Pápa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár, Veszprém) hozták a kirándulókat. Összességében megállapítható, hogy az 1930-as években Szombathely idegenforgalmában jelentős szerepet töltöttek be a filléres gyorsvonatok.

Péter Kalocsai: *The Nickel-And-Dime Trains of Hungarian Railways and Szombathely (1932–1940) Part 2*

The study presents the impact of the 75%-discount special trains put into operation by the Hungarian State Railways (MÁV) in 1932 on Szombathely's and its inhabitants' tourism. Szombathely was the largest railway hub in Western Transdanubia during the review period. Several types of trains (for excursions, culture, spa, sports, harvest, fairs, and religious purposes) arrived and departed from the city's station. The special trains for touristic purposes left Szombathely for Budapest and the major towns and cities of the Transdanubia (Esztergom, Győr, Nagykanizsa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár etc.), for excursion and bathing sites (Badacsony, Balatonfüred, Fonyód, Siófok etc.). To specific destinations and events (e.g. Balatonfüred Wine Week, Szeged Open Air Festival, Budapest International Fair, etc.), cheap services were organised usually and repeatedly every year. The special trains brought people to Szombathely mainly from Budapest and from the midsize cities of Transdanubia (Győr, Nagykanizsa, Pápa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár, Veszprém). Overall, it can be stated that in the 1930s, the high-speed nickel-and-dime trains played a significant role in Szombathely's tourism.



Kalocsai Péter

A MÁV filléres vonatai és Szombathely (1932–1940).

2. rész

Szombathely és a turizmus

A polgári korban Szombathely a Nyugat-Dunántúl egyik legjelentősebb gazdasági, közlekedési, közigazgatási, oktatási, kulturális stb. központjának számított. Lakossága 1920-ban 34 699, 1930-ban 35 759,¹ 1941-ben pedig 42 870 fő volt.² Már a dualizmus idején kezdett kibontakozni a város idegenforgalma, amelyhez kedvezőek voltak a helyi adottságok: kellő számú szálláshely, jó étkezési és közlekedési (villamos, omnibusz, bérkocsi, bérautó) feltételek, látnivalók (római emlékek, műemlékek, parkok stb.), kulturális rendezvények és intézmények (múzeum, romkert, muzeális könyvtár), helyi témájú képeslapok széles kínálata. Az első világháború és a trianoni békediktátum okozta nehézségek (zilált gazdasági helyzet, infláció, jótétel fizetése, közlekedési folyosók felszabdalása, vonzaskörzet-csonkulás, útlevél az egykori magyar területekre stb.)³ Szombathely idegenforgalmának fejlődését megakasztották. Az 1920-as évek közepén a helyi sajtó arról írt, hogy „*A külföldi és a belföldi forgalom teljesen szünetel [...] az idegenforgalom Szombathelyen megszűnt.*”⁴ A Vasvármegye újságírója még tíz évvel a trianoni békeszerződés után

1 | Az 1930. évi népszámlálás. 1. rész. Demográfiai adatok községek és külterületi lakott helyek szerint. Budapest, 1932. 30. A helyi sajtó szerint Szombathely összlakossága 1930-ban 35 765 fő volt. Szombathely lélekszáma: 35 765. V, 1931. febr. 1. 4.

2 | Az 1941. évi népszámlálás. Demográfiai adatok községek szerint. Budapest, 1947. 4.

3 | A témáról bővebben: KALOCSAI 2020: 213–261.

4 | Nincs idegenforgalom Szombathelyen. V, 1924. aug. 15. 3.



1. kép. A szombathelyi vasútállomás felvételi épülete 1935 körül

is azt vette górcső alá, hogy vajon „*Halálra van ítélve Szombathely?*”⁵ Ebben a helyzetben a város számára nagy jelentőségű volt, hogy a MÁV 1932-ben bevezetett 75%-os menetkedvezményű filléres kirándulónvonatai Vas vármegye székhelyére is közlekedtek. 1934-ben már a helyi sajtó is elismerte a filléres vonatok jelentőségét Szombathely idegenforgalmában,⁶ amelynek fellendítéséért a nyugat-dunántúli település maga is sokat tett: városszépítés, szobrok avatása és megvilágítása, római emlékek feltárása és megóvása stb.⁷ 1933-ban a sajtó a helyi turizmus fejlesztése érdekében városi idegenforgalmi iroda létesítését,⁸ valamint a vasi településre érkező filléres gyorsvonatok számának növelését szorgalmazta.⁹ Szombathely városának idegenforgalmi irodája 1934. április 1-jén kezdte meg működését.¹⁰ Munkatársai idegenvezetést vállaltak, a helyi turizmus fellendítése érdekében prospektusokat adtak ki, hangosfilmet forgattattak a városról, fotópályázatot hirdettek, képvisellet

5 | *Halálra van ítélve Szombathely*. V, 1930. ápr. 20. 6.

6 | Szombathely idegenforgalmi gócpont. NY, 1935. jan. 28. 2.

7 | Idegenforgalmi értékeink gyarapodása. H, 1939. jan. 20. 3.; Megtörténtek az első világítási próbák a Szentháromság szobornál. V, 1938. ápr. 29. 6.

8 | *Fedezzük fel Szombathelyt!* NY, 1933. máj. 1. 3.

9 | PEREPATITS ISTVÁN: Szombathely helye az idegenforgalomban és a turisztikában. NY, 1933. júl. 13. 2.

10 | Idegenforgalmi iroda Szombathelyen. VL, 1934. ápr. 15. 237.

létesítettek a bécsi és a grazi idegenforgalmi irodákban.¹¹ Sőt a turisták szakszerű kalauzolása érdekében még egy hetes idegenvezetői tanfolyamot is szerveztek 1936-ban, amelynek anyagából 24 oldalas jegyzetet jelentettek meg 1500 példányban.¹² A városba érkező turisták számára Perepatits István szerkesztésében 1933-ban megjelent *Szombathely idegenforgalmi kalauza*.¹³ Még ugyanebben az évben látott napvilágot Thirring Gusztáv *Szombathely és környékének részletes kalauza* is.¹⁴ A következő évben pedig Bodnár Gyula szerkesztésében egy újabb útikalauzt adtak ki Szombathelyről a *Budapest székesfőváros iskolai kirándulóvonatai* sorozat 4. köteteként.¹⁵ A civil szervezetek is közreműködtek az idegenforgalom fellendítésében, például a Rotary Club helyi csoportja 1936-ban angol, német és magyar nyelvű három színnyomású prospektusokat jelentetett meg 16 000 példányban.¹⁶ Kedvezmények nyújtásával a belföldi turizmus, a vidéki városok idegenforgalmának fellendítésére 1935 decemberében megnyílt a *Provincia Utazási és Jegyiroda* országos hálózata, annak szombathelyi fiókja is.¹⁷ A sok munkálkodás meg is hozta az eredményt. Az 1933. évi statisztikában Budapest után a legnagyobb idegenforgalma Sopronnak volt, aztán Szeged, Eger és Szombathely következett.¹⁸ Az 1934. évre vonatkozóan a sajtó a vasi városról már mint idegenforgalmi gócpontról írt.¹⁹ Voltak olyan napok, amelyeken különösen nagy filléres vonatforgalmat bonyolított le a szombathelyi pályaudvar, erre példa 1937. szeptember 26., amikor Budapestről, Győrből, Pécsről érkezett filléres és még áthaladt a Nagykanizsáról Sopronba menő is, amelyről Vas vármegye székhelyén fel és le lehetett szállni.²⁰ Aztán a második világháború kitörése ismét változást hozott, egy korabeli lapvélemény 1940-ből: „*Szombathely*

11 | A városi idegenforgalmi iroda működése. H, 1939. jan. 22. 4.; Idegenforgalmi fényképpályázat. V, 1937. aug. 29. 7.; SZEPESHÁZI RÓBERT: 160.000 napot töltöttek Szombathelyen az idegenek. V, 1938. jan. 29. 4.

12 | Idegenvezetői tanfolyam Szombathelyen. V, 1936. ápr. 19. 7.; A szombathelyi idegenvezetői tanfolyam. V, 1936. ápr. 21. 6.; 67 ezer idegen 160 ezer éjszakát töltött Szombathelyen. V, 1937. márc. 24. 4.

13 | Szombathely idegenforgalmi kalauza. H, 1933. aug. 18. 3.; PEREPATITS 1933.

14 | THIRRING 1933.

15 | BODNÁR 1934.

16 | Idegenforgalmi prospektust adott ki a szombathelyi Rotary Club. V, 1936. márc. 19. 5.; 67 ezer idegen 160 ezer éjszakát töltött Szombathelyen. V, 1937. márc. 24. 4.

17 | Rövid időn belül megnyílik a „Provincia Utazási és Jegyiroda”. V, 1935. júl. 28. 6.; Holnap kezdi meg működését a Provincia Utazási és Jegyiroda. V, 1935. dec. 8. 6–7.

18 | MARKOS BÉLA: Adatok a magyar vidék 1933. évi idegenforgalmához. VL, 1934. máj. 1. 243.; Szombathelyt csak négy város előzi meg a vidéki városok idegenforgalmi statisztikájában. NY, 1934. máj. 28. 2.

19 | Szombathely idegenforgalmi gócpont. NY, 1935. jan. 28. 2.

20 | Aznap tartották a fűszerkereskedők országos kongresszusát és a Szombathelyi Kereskedelmi Kör megalapításának 50 éves jubileumi ünnepségét a városban. Országos fűszerkereskedő kongresszus lesz jövő vasárnap Szombathelyen. V, 1937. szept. 19. 5.; Ma délelőtt lesz a vármegyházán az országos fűszerkereskedőkongresszus és a Kereskedelmi Kör jubiláris díszközgyűlése. V, 1937. szept. 26. 4.; Filléres és ünnepi gyorsvonatok. PH, 1937. szept. 19. 11.

még 1938-ban sem panaszkodhatott idegenforgalmáról. Ma egészen megcsökkent Szombathely idegenforgalma. [...] Az átmenő idegenforgalom is felére csökkent le, aminek természetes magyarázata a rendkívüli politikai helyzet.”²¹

A városba érkező turisták Szombathely gazdasági (kereskedelem, vendéglátás, közlekedés) és kulturális életére is kedvezően hatottak. Az alkalmi turistavonatokkal elutazó szombathelyiek életmódjára és ismereteinek bővítésére (városok, műemlékek megismerése) is előnyös hatással voltak az egynapos utazások, útjuk során ingyen megkapták az úgynevezett *Filléres Újság* nevű hetilap aktuális számait, filléres útikalauzokat és képeslapokat vásárolhattak. Utóbbiakat azért is, mert saját fényképezőgépre a filléres utasok többségnek nem tellett és ezért a látottakat nem tudták megörökíteni.²² A vasút szerepét Szombathely két világháború közötti idegenforgalmában jól mutatja, hogy filléres és egyéb különvonatokkal 1934-ben 6167,²³ 1935-ben 5636,²⁴ 1937-ben 11 777 és 1938-ban (Szent István év) pedig 12 849 fő érkezett a városba.²⁵ A teljesség kedvéért ki kell térni a Vas vármegye székhelyéről azon fővárosba tartó filléres vonatokra is, amelyekkel szemben a helyi kereskedők részéről ellenszenv alakult ki, mert Budapestre vitték vásárolni a vasiakat és szerintük ez kedvezőtlenül hatott a vidék gazdaságára.²⁶

Szombathely és a filléres vonatok

Filléres kirándulóvonatok

Szombathelyi vonatkozásban a legtöbb filléres gyors az 1930-as években a szóban forgó város és Budapest között közlekedett. E két város között közlekedőkre – útiránytól függően – többnyire Sárváron, Celldömölkön és Pápán, vagy Sárváron, Celldömölkön és Veszprémben is fel, vagy le lehetett szállni. Voltak, amelyek Kőszegig jártak, vagy onnét indultak. A retúrjeggyel együtt rendszerint meg kellett váltani a különböző belépőjegyeket (múzeum, kiállítás, előadás), ezért az utak részvételi díjai eltérőek voltak. A tanulmány 1. részében már említett első tervezett filléres 1932.

21 | Megakadt Szombathely idegenforgalma. H, 1940. jan. 5. 3.

22 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933. sz.; Filléres útikalauzok. TL, 1933. 8-9. sz. 254.; A kereskedelmi miniszter nyitotta meg a Szombathelyi Hetet. VL, 1934. szept. 15. 497.

23 | 80.000 idegen fordult meg a múlt évben Szombathelyen. V, 1935. szept. 3. 3.

24 | Szombathely idegenforgalma. VL, 1936. febr. 1. 85.; 440.000 utas váltott jegyet az elmúlt évben a szombathelyi pályaudvaron. V, 1936. febr. 9. 10.

25 | A feszült politikai helyzet miatt csökkent Szombathely idegenforgalma. V, 1939. jan. 13. 2.

26 | Akció a filléres gyorsvonatok ellen. H, 1932. dec. 4. 2.; A vidék gazdasági életét súlyosan károsítja a tömeges fővárosba utaztatás. V, 1937. júl. 11. 6.

március 27-én Budapestre indult volna, de nem iratkozott fel rá kellő számú (500) utas.²⁷ A következő filléresre már megfelelő számban jelentkeztek: „...a részvételi díjat 6,20 pengőben állapították meg Budapestre és vissza. Kényelmes gyorsvonati menetrenddel közlekedő Pullmann-kocsikban mindenkinek ülőhelyet biztosítanak, társaságoknak fenntartott külön szakaszokkal. A különvonat pünkösdtől, május 16-án indul fél 5 órakor Szombathelyről, érkezik Budapestre cca fél 10 órakor, míg visszaindul háromnegyed 12 órakor éjjel Budapestre és érkezik a kora reggeli órákban Szombathelyre, 17-én.”²⁸ (Az útiköltség viszonyítására: a szombathelyi piacon ekkor a sovány liba párja 3,50, a csirke párja 2,50–3 pengőbe került.)²⁹ A vasiak első filléres kirándulásán résztvevők előbb szakszerű idegenvezetéssel megtekinthették a főváros látnivalóinak egy részét,³⁰ majd megnézhatték kedvezményesen a Vígszínház egy-egy színelőadását.³¹ A sajtóhírek szerint 700 szombathelyi utazott ekkor Budapestre.³² 1932. október 9-én 24 kocsiból álló filléres gyorsvonat körülbelül 1000 szombathelyi és 300 vidéki utast vitt Győrön át a fővárosba.³³ A továbbiakban évente – a vásáriakon kívül – három-négy filléres turistavonatot indítottak Győrön vagy Veszprémen át Budapestre, a Déli, a Keleti vagy a Józsefvárosi pályaudvarra,³⁴ többnyire közvetlen kőszegi csatlakozással.³⁵

A filléres gyorsvonatokkal Szombathelyre érkezőket a feldíszített pályaudvaron üdvözlő beszédekkel fogadták. Évente több alkalommal érkezett filléres gyors Budapestre Szombathelyre, egy részük tovább közlekedett Kőszegre. 1933. március 19-én a 13 kocsiból álló szerelvény 697 turistát hozott Vas vármegye székhelyére.³⁶ Aztán jött filléres június 11-én,³⁷ majd szeptember 8-án is, utóbbi Budapest Déli pályaudvarról Székesfehérváron át közlekedett és az utasok egy részével továbbment Kőszegre. A fővárosból ekkor mindkét vasi városba ugyanakkora összegért (5 pengő

27 | A 75 százalékos húsvéti kedvezményes kirándulónvat? H, 1932. márc. 20. 3.

28 | Filléres vonat indul Budapestre. H, 1932. ápr. 14. 3.

29 | A keddi hetipiac. V, 1932. máj. 18. 5.

30 | Filléres vonat indul Budapestre pünkösdtől. V, 1932. ápr. 13. 3.; Filléres vonat indul Budapestre. H, 1932. ápr. 14. 3.; Filléres gyors Budapestre. H, 1932. máj. 8. 1–2.; Filléres indul Budapestre. V, 1932. máj. 8. 2.

31 | A filléres vonat utasainak figyelmébe! H, 1932. máj. 11. 2.; A filléres vonat utasainak figyelmébe! H, 1932. máj. 12. 3.

32 | 700 szombathelyi utazik a filléressel Pestre. V, 1932. máj. 14. 3.

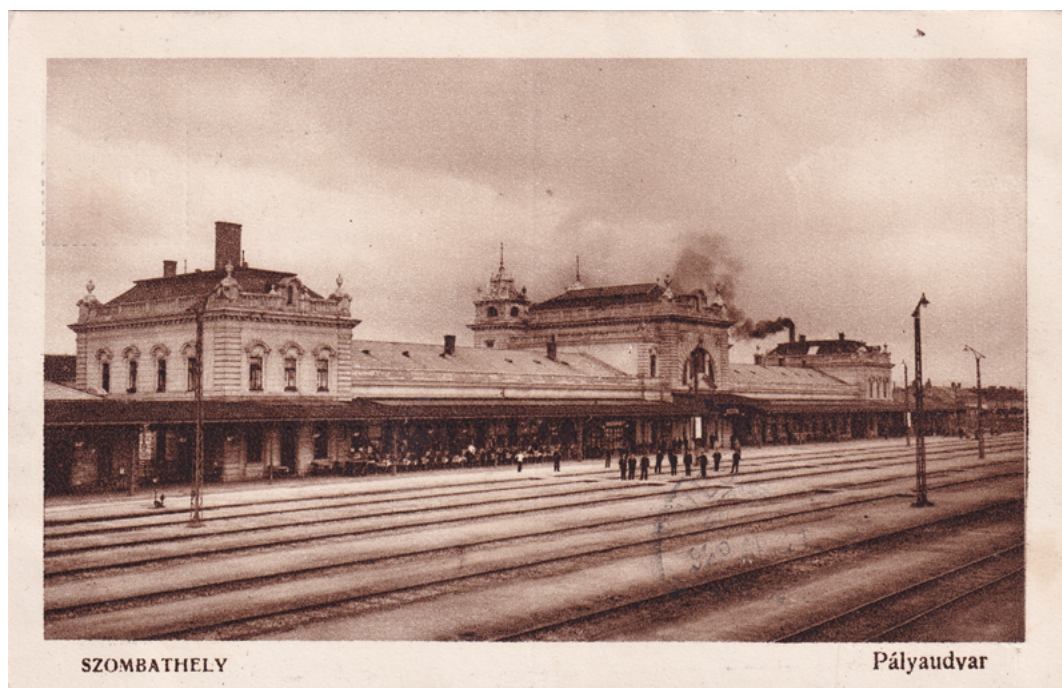
33 | Új filléres gyorsvonatok. H, 1932. okt. 2. 1.; Szombathelyről Pécsre és Budapestre filléres gyors megy. V, 1932. okt. 2. 5.; A budapesti filléres indulása biztosítva van. V, 1932. okt. 7. 3.; Reggel 5.25-kor indul a filléres. V, 1932. okt. 9. 6.

34 | KALOCSAI 2021: 100–101.

35 | Filléres vonat. KV, 1933. okt. 15. 3.

36 | Filléres gyors Szegedre és Szombathelyre. VL, 1933. márc. 15. 150.; Filléres gyors. V, 1933. márc. 19. 8.; A filléres gyors. V, 1933. márc. 21. 4.

37 | Filléres gyors Budapestre. H, 1933. jún. 11. 5.



2. kép. A szombathelyi pályaudvar az 1930-as években

50 fillér) lehetett utazni.³⁸ Az október 1-jei filléres is, amely Budapest Keleti pályaudvaráról indult, Kőszegig közlekedett, Szombathelyen 606 utas szállt le.³⁹ 1934-ben április 15-én érkezett az első filléres gyors a fővárosból a vasi vármegyeszékhelyre. A sajtó így írt: „Vasárnap délelőtt hatalmas néptömeg özönlött a szombathelyi vasúti állomásra a belváros felé. A tavaszi napsütéses délelőtt idegen arcok népesítették be a szombathelyi korzót és mindenütt ember-csoportok keresték fel a város látnivalóit. [...] Örömmel láttuk a színes és hullámzó tömeget Szombathely falai között, amely előrevetíti árnyékát annak az idegenforgalomnak, amelyet a mostani esztendőre a város vezetősége kilátásba helyezett.”⁴⁰ 1934. szeptember 2-án a filléres gyorsok 1570 budapestit hoztak Szombathelyre.⁴¹ Még hosszan lehetne sorolni az 1930-as években a fővárosból Szombathelyre érkezett filléres kiránduló gyorsvonatokat.⁴²

38 | Filléres gyors Szombathelyről Budapestre és Balatonfüredre, Budapestről Kőszegre. V, 1933. szept. 3. 6.; Filléres gyorsvonatok. PH, 1933. szept. 2. 4.; Filléres gyors. KV, 1933. szept. 3. 3.

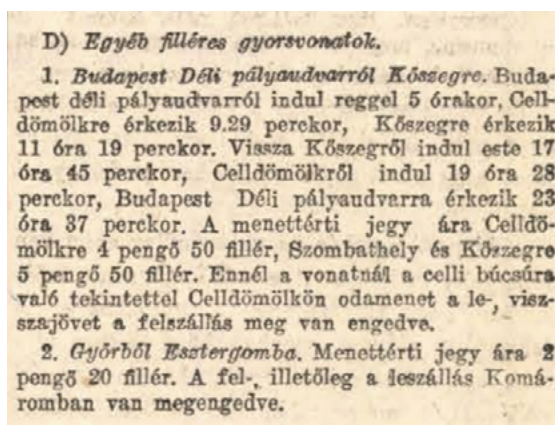
39 | Filléres gyorsvonatok. PH, 1933. szept. 24. 16.; A vasárnapi filléres gyors. V, 1934. okt. 2. 6.; Filléres gyors. H, 1933. okt. 3. 3.

40 | Az első »filléres«. H, 1934. ápr. 17. 5.

41 | A vasárnapi filléres. V, 1934. szept. 4. 8.

42 | KALOCSAI 2021: 102.

Szombathely vonatkozásában, Budapesten kívül, csak a dunántúli városokba indult, illetve azokból érkezett kiránduló filléres vonatokat lehet megemlíteni. Néhányat kiemelve közülük. 1932. május 8-án, pünkösdfestén Magyarországon legjelentősebb egyházi központjába, Esztergomba ment filléres vonat több mint félezer (540 jelentkező) utassal. A menetérti jegy 4 pengő és 30 fillérbe került. A turistavonat kocsjait számolták, a sorszá-
mokat a menetjegyeken is feltüntették, így az utasok tudták, hová kell szállniuk. A filléresre oda- és visszaúton fel- és leszállni csak Szombathelyen és Esztergomban lehetett.⁴³ A *Hír* nevű napilap címlapon, hosszú, többhasábos cikkben ismertette Esztergom történetét és mindazon látnivalókat, amelyeket a vasi kirándulók megtekinthettek.⁴⁴ 1935. augusztus 11-én Szombathelyről Győrbe, 1937. szeptember 26-án pedig Győrből Szombathelyre hozott turistákat a filléres. Mindkét esetben 2 pengő 60 fillérbe került a menetérti jegy.⁴⁵ 1932. május 15-ei nagy érdeklődés és túljelentkezés miatt a DSZA (Duna–Száva–Adria Vasút) a következő hétvégére, május 22-ére is tervezett Szombathelyről Sopronba (Déli pályaudvar) indítani egy filléres gyorsvonatot, amely azonban a korabeli sajtó közlése szerint „*vasút-technikai okokból*” elmaradt.⁴⁶ Talán szerepet játszott benne az is, hogy ekkor már javában dolgoztak a DSZA állami kezelésbe vételén, amelynek megtörténte után már csak a MÁV járatott filléres kirándulóvonatokat a Sopron–Szombathely–Nagykanizsa vasútvonalon. Ezekkel Dél-Zala központjába (1934-ben a menetérti jegy ára: 2 pengő 60 fillér volt) és a hűség városába is el tudtak jutni a vasi kirándulók.⁴⁷



3. kép. A tervezett filléres gyorsvonatokról rendszeresen hírt adott a korabeli sajtó

43 | Diákfilléres indul 8-án Esztergomba. V, 1932. máj. 1. 10.; Csütörtökön indul a „filléres gyors”. Esztergomi kirándulás Szombathelyről. H, 1932. máj. 3. 1.; Pünkösdfestén indul – 540 jelentkező az esztergomi filléresre. H, 1932. máj. 8. 1–2.

44 | Mit látnak a „filléres-gyors” utasai Esztergomban? H, 1932. máj. 5. 1.

45 | Filléres gyorsvonatok. PH, 1935. aug. 4. 17.; Filléres és ünnepi gyorsvonatok. PH, 1937. szept. 19. 11.

46 | Elmaradt filléres. H, 1932. máj. 20. 3.

47 | Ünnepi és filléres gyorsvonatok. PH, 1934. aug. 26. 15.; Filléres és ünnepi gyorsvonatok. PH, 1937. szept. 19. 11.

Többször közlekedett filléres kirándulóvonat Vas és Baranya székhelye között is.⁴⁸ Az első filléres gyors Szombathelyről Nagykanizsán át Pécsre 1932. június 5-én ment. A pécsi városi idegenforgalmi iroda előre elküldött 1200 szórólapot a tervezett programokról.⁴⁹ 1932. október 9-ei pécsi filléres Sopron Déli pályaudvarról indult, Szombathelyen és Nagykanizsán is fel lehetett rá szállni,⁵⁰ akárcsak az 1933. május 7-eire is. Az utóbbi pécsi filléres utasainak szervezett programja a következő volt: a Székesegyházban szentmisén való részvétel, térzene a Széchenyi téren, a város nevezetességeinek, a Zsolnay-gyár múzeumának, a Pannonia Sörgyárnak megtekintése és kirándulás a Mecsekre. A menettérti jegyért 6 pengőt kellett fizetni.⁵¹ 1933. július 30-án, vasárnap ismét a baranyai vármegyeszékhelyre terveztek filléres gyorsot indítani,⁵² de elmaradt, mert nem volt kellő számú jelentkező.⁵³ 1932. szeptember 25-én Pécsről Nagykanizsára, Szombathelyre és Sopronba ment filléres turistavonat. Ünnepelesen fogadták a szombathelyi pályaudvaron a pécsi vendégeket, akikre aznap sűrű program várt: a székesegyház és a múzeum megtekintése, térzene a Fő téren, délután kirándulás Jákra, utána szombathelyi közintézmények, parkok, a MÁV Haladás sporttelepének felkeresése, stb.⁵⁴ Több alkalommal hozták és vitték a turistákat a filléres gyorsok a Nyugat- és a Dél-Dunántúl között a szóban forgó vasútvonalon, például 1937. szeptember 26-án is 5 pengő 30 filléres menettérti áron Pécsről Szombathelyre.⁵⁵ A vizsgált időszakban Vas vármegye székhelyéről még számos irányba indítottak filléres gyorsot, csak néhányat megemlítve, például 1937. június 13-án Szombathelyről Sümegre (a menettérti jegy ára 2 pengő volt), valamint Kőszegről Szombathelyen át Somlóvásárhelyre.⁵⁶ 1932. június 12-én pedig Székesfehérvárról érkezett filléres gyors Szombathelyre.⁵⁷

48 | GONDA-KAPOSI 2019: 73.; MÁRFI 2009: 136.; Filléres vonat Szombathelyről Pécsre és Budapestre. V, 1938. jún. 8. 7.; Filléres jön Szombathelyre Budapestről és Pécsről. V, 1938. jún. 12. 7.

49 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933. sz. 22938. isz.; 700 szombathelyi utazik a filléressel Pestre. V, 1932. máj. 14. 3.; Filléres indul Pécsre. V, 1932. máj. 29. 2.

50 | Új filléres gyorsvonatok. H, 1932. okt. 2. 1–2.; Szombathelyről Pécsre és Budapestre filléres gyors megy. V, 1932. okt. 2. 5.; Sopron, Szombathely, Nagykanizsa kirándulása Pécsre. V, 1932. okt. 6. 2.; Filléres gyorsvonatok. BH, 1932. okt. 2. 12.

51 | Pécsre filléres gyors megy. V, 1933. máj. 2. 4.; A pécsi filléres programja. H, 1933. máj. 7. 3.; Filléres gyorsvonatok május 7-én. VL, 1933. máj. 15. 265.; MÁRFI 2009: 136–137.

52 | Filléres gyors Pécsre. V, 1933. júl. 26. 3.; Filléres gyors. H, 1933. júl. 27. 3.

53 | Három járás filléres vonat nélkül. H, 1933. aug. 9. 1.

54 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933. sz. 21058. isz.; A pécsi filléres gyors szombathelyi vendégei. V, 1932. szept. 25. 7.

55 | Filléres és ünnepi gyorsvonatok. PH, 1937. szept. 19. 11.

56 | Filléres gyorsvonatok. PH, 1937. jún. 6. 16.

57 | Filléres gyors jön Székesfehérvárról Szombathelyre? H, 1932. jún. 4. 3.

Filléres kultúrvonatok

1934. szeptember 2-án 1848-as hősi emlékművet avattak Nagykanizsán, amely alkalomból filléres gyors vitte az érdeklődőket Sopronból és Szombathelyről Nagykanizsára.⁵⁸ 1937. szeptember 26-án pedig Sopronban lepleztek le ünnepélyes keretek között 1848-as hősi emlékművet. Ez alkalomból is közlekedett a szóban forgó vasútvonalon filléres gyorsvonat.⁵⁹ Az első világháborúban hősi halált halt magyar tüzerek budapesti emlékművének ünnepélyes avatására a korabeli sajtó tudósítása szerint 693 utassal „*zsúfoltan indult a vasárnapi filléres*” Szombathelyről 1937. október 17-én.⁶⁰ Az 1930-as évek közepétől a hazai vidéki városok egymás után szerveztek ünnepi heteket gazdag kultúrműsorral, a dunántúliakra Vas vármegye székhelyéről is rendre terveztek kultúrvonatot közlekedtetni. E járatokra a menetjegyirodák csakis azoknak szolgáltatták ki a menettérti jegyet, akik egyidejűleg az ünnepi hetek belépőjegyeit is megváltották.⁶¹ A *Veszprémi Ünnepi Hét* 1935. augusztus 15-ei programjaira legalább 500 utas jelentkezése esetén Sopronból Szombathelyen át indulhatott alkalmi járat, Vas vármegye székhelyéről a menettérti jegy árát 2 pengő 90 fillérben állapították meg.⁶² A *Pécsi Ünnepi Hétre* 1936. június 11-én a 75%-os kedvezményű kultúrvonat az utasokat Szombathelyről – nagykanizsai felszállási lehetőséggel – Pécsre 5 pengő 30 fillér menettérti jegyért szállította el és hozta haza.⁶³ Az 1938. június 4. és 12. között rendezett *Pécsi Ünnepi Játékokra* Szombathelyről szintén filléres gyors vitte a június 12-ei Újházy György *Missa Solemnis* liturgikus dráma előadására az érdeklődőket.⁶⁴ Somogy vármegye székhelyén 1935 nyarán rendezett *Kaposvári Virágos Napokra* többek között Szombathely–Nagykanizsa felől is ment filléres gyors, amely 300 főt szállított a rendezvényre.⁶⁵ 1936 augusz-

58 | Fabinyi miniszter a szombathelyi Ünnepi Héten. ZÚ, 1934. szept. 1. 1.; Filléres gyors megy vasárnap Nagykanizsára. ZÚ, 1934. aug. 29. 3.; A 48-as ünnep mai eseményei. ZK, 1934. szept. 1. 4.; Tömeges idegenforgalom Nagykanizsán a 48-as hősi szobor mai leleplezésére. ZK, 1934. szept. 2. 1.

59 | Filléres és ünnepi gyorsvonatok. BH, 1937. szept. 19. 10. A 48-as hősi emlékművet vasárnap leplezik le Sopronban. V, 1937. szept. 22. 6.

60 | Kedvezményes vonat indul a tüze-emlékmű leleplezésére. V, 1937. okt. 5. 5.; Magyar Tüzér Emlékmű leleplezése. V, 1937. szept. 19. 8.; Zsúfoltan indult a vasárnapi filléres. V, 1937. okt. 19. 6.

61 | Ünnepi vásári, filléres vonatok június 11-én és 14-én. PH, 1936. jún. 7. 8.; Ünnepi és vásári vonatok. PH, 1936. aug. 23. 11.

62 | Vasárnap kezdődik a veszprémi ünnepi hét. PH, 1935. aug. 9. 15.; Vasárnap nyitják meg a veszprémi ünnepi heteket. PH, 1935. aug. 11. 17.

63 | Ünnepi vásári, filléres vonatok június 11-én és 14-én. PH, 1936. jún. 7. 8.; A pécsi filléres gyors menetrendje. V, 1936. jún. 9. 6.

64 | Utazási kedvezmények, filléres vonatok a pécsi Ünnepi Hét alkalmából. PH, 1938. máj. 26. 19.; Vásári, ünnepi és filléres gyorsvonatok. PH, 1938. jún. 5. 8.; Ünnepi Játékok Pécsen. V, 1938. jún. 5. 4.

65 | A kereskedelemügyi miniszter engedélyezte a filléres gyorsvonatokat. ÚS, 1935. jún. 25. 2.; A Kaposvári Virágos Napok részletes programja. ÚS, 1935. jún. 29. 1–2.; Fényes sikerrel zajlottak le Kaposvár ünnepi napjai. ÚS, 1935. júl. 2. 1–2.

tusában a *Pápai Ünnepi Hét* (viteldij 1 pengő 80 fillér/fő),⁶⁶ szeptemberében pedig a *Kaposvári Ünnepi Napok* programjainak megtekintésére tervezte a MÁV Vas megye székhelyéről filléres kultúrvonat indítását.⁶⁷ Az 1937. évi kőszegi Kodály-hangversenyre is lehetett vasúton 75% kedvezménnyel utazni.⁶⁸ 1934 augusztusában már két napra (szombat–vasárnap) indított filléres gyorsvonalat a MÁV Szombathelyről – pápai, győri és komáromi felszállási lehetőséggel – a *Szegedi Szabadtéri Játékokra*, Madách Imre *Az ember tragédiája* színielőadására. A menettérti jegy ára Szombathelyről 7 pengő 70 fillérbe került, és egyúttal a szabadtéri játékok belépőjegyeit is meg kellett váltani a menetjegyirodákban.⁶⁹ 1935. augusztus 10-én már Kőszegről indult a filléres – szombathelyi, pápai és győri felszállással – két napra Szegedre. Első nap Mascagni *Parasztbecsület* című operáját, másnap Madách *Az ember tragédiája* drámai költeményét nézhették meg az utazás résztvevői. A menettérti jegy Szombathelyről ezúttal is 7 pengő 70, Kőszegről pedig 7 pengő 80 fillér volt.⁷⁰ (Az útiköltség körülbelül 4 db tyúk, vagy 3 db sovány liba árával volt azonos.)⁷¹ Az 1930-as évek második felében minden esztendőben, sőt 1937-ben kétszer is terveztek filléres gyorsot indítani a Nyugat-Dunántúlról az előbbi (Kőszeg–Szombathely–Sárvár–Celldömölk–Pápa–Győr–Budapest–Szeged) útirányon a *Szegedi Szabadtéri Játékokra*.⁷² 1938-ban Madách Imre *Az ember tragédiája*, Újházy György *István király népe* című történelmi tragédiája, valamint dóm-hangverseny volt műsoron. A tervezett kultúrvonat augusztus 6-án, szombaton reggel 6 órakor indult volna a kőszegi állomásról. Szegedről vasárnap éjjel tervezték visszaindítani, az utasok hétfőn reggel érkeztek volna meg Szombathelyre és Kőszegre.⁷³ A menetjegyeket még az utazás előtti pénteki napon a mentjegyirodák kiadták az utasoknak, ennek ellené-

66 | Ünnepi és vásári vonatok. PH, 1936. aug. 23. 11.; Filléres gyors Pápára. V, 1936. aug. 26. 5.

67 | A kaposvári ünnepi napok programja. VL, 1936. júl. 15. 446.

68 | Filléres gyorsvonalat. V, 1937. máj. 22. 6.; Elkészült a Kodály-hangverseny végleges műsora. KV, 1937. máj. 23. 2.

69 | Ma két filléres gyorsvonalat. D, 1934. aug. 11. 6.; GÓCZÁN JÓZSEF: Filléresen Szegedig. V, 1934. aug. 14. 2–3.; Schuschnigg kancellár a szegedi szabadtéri előadáson. PH, 1934. aug. 7. 8.; A szegedi szabadtéri előadások nagy sikere. PH, 1934. aug. 8. 14.

70 | Filléres gyors Kőszegről és Szombathelyről Szegedre. V, 1935. júl. 28. 3.; Madách-vonatok a szegedi szabadtéri Játékokra. PH, 1935. júl. 28. 11.; Filléres gyors indul Szegedre. KV, 1935. aug. 4. 3.; A Szegedi Szabadtéri Játékok. D, 1935. aug. 6. 3.

71 | A szombathelyi hetipiacon. V, 1935. aug. 7. 6.

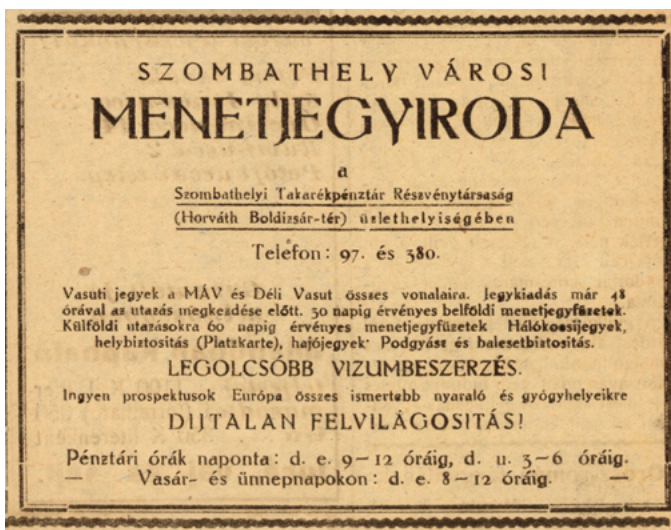
72 | Filléres Szegedre. H, 1936. aug. 9. 5.; Ünnepi vonatok a szegedi szabadtéri játékokra és filléres gyorsvonalatok. PH, 1936. aug. 9. 18.; A filléres vonatok. D, 1936. aug. 15. 7.; Szombathelyről filléres vonat indul a szegedi ünnepi játékokra. V, 1937. júl. 24. 3.; Ünnepi vonatok a szegedi szabadtéri játékokra. PH, 1937. júl. 25. 10.; Szombaton indítják Szegedre az első filléres szabadtéri vonatokat. D, 1937. júl. 25. 10.; Filléres gyors Szegedre. V, 1937. júl. 27. p. 6.; Ma sem indul a szegedi filléres. V, 1937. aug. 7. 6.

73 | Augusztus 6-án indul Kőszegről Szegedre a filléres vonat. KV, 1938. júl. 31. 4.; A filléres Ünnepi vonatok menetrendje. D, 1938. aug. 6. 4.

re az alkalmi kultúrvonatot mégsem indították el, mert a jelentkezők száma még a háromszáz főt sem érte el.⁷⁴ Szombathelyről a fővárosba 500 utas jelentkezése esetén többször közlekedett filléres kultúrvonat. 1933. július 8-án csupa III. osztályú kocsikból álló kultúrvonatot terveztek indítani, amelyre 7 pengő 60 fillérért lehetett a menettérti jegyet megváltani.⁷⁵ *A Magyar Egészség Hete* 1935. évi októberi

budapesti rendezvényeinek a megtekintésére is különvonat, filléres gyors indult Szombathelyről, amelyre a menettérti jegy ára 5 pengő 30 fillérbe került. A vonatra a menetjegyiroda ezúttal is csak azoknak adta ki a menettérti jegyet, akik egyidejűleg az *Egészségügyi Kiállítás* megtekintésére a 80 filléres belépőjegyet is megváltották.⁷⁶ Szentgotthárdról 1933. szeptember 2-án a nagyszabású tűzoltó-bemutató után – menetrend szerinti járat hiányában – filléres hozta vissza Vas vármegye székhelyére a nagyszámú érdeklődőt személyenként 2 pengő 36 fillérért.⁷⁷

Filléres kultúrvonatok a korabeli rangos szombathelyi kulturális rendezvények alkalmából is az utazóközönség rendelkezésére álltak, amelyekről nemcsak a helyi, hanem az országos sajtó is tudósított. „Szombaton délben kultúrvonat indul Szombathelyre a szabadtéri operaelőadás alkalmából. [...] A kultúrvonat július 8-án szombaton délben 2 órakor indul Budapestről és július 9-én éjjel tájban érkezik vissza Budapestre. Az oda-vissza szóló jegyeket 7.92 pengőért árusítják hétfő reg-



4. kép. A filléres vonatokra a menetjegyeket többnyire a menetjegyirodák árusították

74 | Kevesen jelentkeztek a szegedi filléresre. KV, 1938. aug. 7. 4.

75 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933. sz. IBUSZ 1933. jún. 30-i levele.

76 | Különvonatok az „Egészségügyi Hét” alkalmából. BH, 1935. okt. 24. 8.; Különvonatok az „Egészségügyi Hét” alkalmából. FÚ, 1935. okt. 24. 6.; Különvonatok az „Egészségügyi Hét” alkalmából. PH, 1935. okt. 24. 14.; Ötven ezer látogató a Magyar Egészség Hete kiállításán. BH, 1935. okt. 26. 6.

77 | Különvonat Szentgotthárdról Szombathelyre. H, 1933. aug. 31. 2.; Különvonat. H, 1933. szept. 2. 2.; Különvonat Szentgotthárdról Szombathelyre. V, 1933. szept. 2. 3.

geltől kezdve az összes Menetjegyirodák.” – adta hírül 1933-ban a *Pesti Hírlap*.⁷⁸ Az Ünnepi hét a Horthy-korszak Szombathelyének egyik legnagyobb kulturális rendezvénysorozata (Kodály Zoltán *Háry János* című daljátékának előadása, vasi népművészet és népszokások bemutatása, vasi népviseletben felvonulás stb.) volt 1934. szeptember 1-jétől 9-éig.⁷⁹ A Szombathelyi Ünnepi Hét megnyitására 1570,⁸⁰ zárónapjára 813 főt hoztak Budapestről a filléres gyorsok.⁸¹

Vallási célból indított filléres vonatok

1932. június 11-én és 12-én Vas vármegye székhelyén tartották az *Országos Credo Kongresszust*. A credo egyesületek szombathelyi országos seregszemléjére Budapestről, Esztergomból, Pécsről, Sopronból és Székesfehérvárról érkeztek filléres különvonatok.⁸² Gödöllőn rendezték meg 1933 nyarán a *IV. Cserkész Világdzsemborit*, amelyre az érdeklődők (Vasból 612 fő) augusztus 13-án szintén filléres vonattal utazhattak, amely Kőszegről indult és Szombathelytől a Celldömölk–Győr–Komárom–Budapest útirányon át közlekedett Gödöllőre. A részvételi díj (vasúti jegy és a cserkészdzsembori belépőjegye) 7 pengő 70 fillér/fő volt. Országosan 12 filléres vonatpár közlekedett a gödöllői rendezvényre.⁸³ 1938. május 25. és 29. között tartották Budapesten a *XXXIV. Eucharisztikus Világkongresszust*, amelyre Szombathelyről először május 24-én este 567 utassal indult filléres különvonat, amely 28-án hajnalban tért vissza és még aznap este második zarándokvonatként újra visszament a fővárosba, hogy a vasiak is részt vehessenek a 29-i zárónap eseményein – 30-án reggel értek haza a zarándokok.⁸⁴

78 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. IBUSZ 1933. jún. 30-i levele. Szombaton délben kultúrvonat indul Szombathelyre a szabadtéri operaelőadás alkalmából. PH, 1933. júl. 2. 19.

79 | Filléres vonatok a szombathelyi Ünnepi Héten. V, 1934. aug. 25. 4.; Ünnepi és filléres gyorsvonatok. Ünnepi gyorsvonatok a Szombathelyi Hétre. PH, 1934. aug. 26. 15.

80 | A vasárnapi filléresek. V, 1934. szept. 4. 8.

81 | Tegnap bezárult a szombathelyi Ünnepi Hét. V, 1934. szept. 11. 1.

82 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933. sz. 11 292. sz.; Crédó-élet. PKT, 1932. márc. 1. 8.

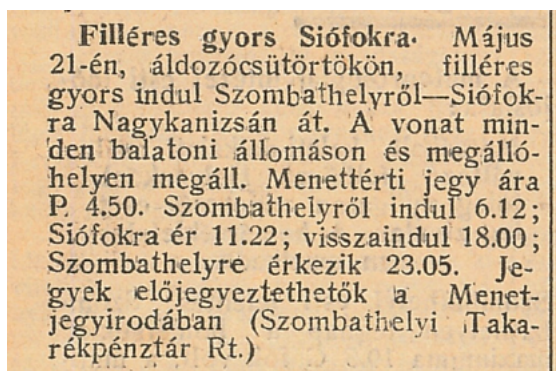
83 | Vasárnap filléres különvonat indul Kőszegről és Szombathelyről Gödöllőre. V, 1933. aug. 9. 2.; Filléresvonat a jamboree-ra. H, 1933. aug. 10. 3.; Filléresvonat a jamboreera. V, 1933. aug. 10. 3.; A dzsembori filléres. H, 1933. aug. 13. 5.; RUISZ REZSŐ: A gödöllői világjamboree személyforgalma. VKK, 1933. okt. 22. 679.

84 | XXXIV. Nemzetközi Eucharisztikus Világkongresszus. PH, 1938. máj. 21. 8.; Az eucharisztikus kongresszusra induló első szombathelyi zarándokcsoport. V, 1938. máj. 24. 5.; Elutazott az első szombathelyi zarándokcsoport a kongresszusra. V, 1938. máj. 25. 5.

Filléres fürdővonatok

A Horthy-korszakban csupán kevés vasi engedhette meg magának a hosszabb balatoni nyaralást, üdülést, inkább csak az egynapos fürdözésekre, kirándulásokra volt igény. Ezért a Nyugat-Dunántúlon érintett vasúttársaságok (DSZA, MÁV) gyakran indítottak alkalmi szervezésű fürdővonatokat Szombathelyről a

Balaton északi (MÁV) és déli partjára (DSZA).⁸⁵ A DSZA 1932. június 12-én filléres fürdővonatot közlekedtetett a saját vonalán – 3 órás menetidővel – Szombathelyről Nagykanizsán át Fonyódra, amely Balatonszentgyörgytől (keszthelyi csatlakozás) Fonyódig minden állomáson megállt. A Szombathelyről Fonyódra utazóknak 3 pengő 82 fillérbe került a menettérti jegy, az indulás reggel 6.06-kor, a visszaérkezés 23.12-kor volt.⁸⁶ A továbbiakban az ismert okok miatt, már csupán a MÁV indított Vas vármegye székhelyéről Nagykanizsán át a Balaton déli partjára filléres fürdővonatokat, például Siófokra 1934. július 1-jén,⁸⁷ 1936. július 19-én stb. Utóbbi alkalommal Sopronból indult a fürdővonat, amelyre a menettérti jegyért Szombathelytől Siófokig 4 pengő 50 fillért kellett fizetni.⁸⁸ Előfordult, hogy a kedvezőtlenre fordult időjárás miatt mégsem közlekedtették a meghirdetett filléres fürdővonatot.⁸⁹ Vas vármegye székhelyéről a Balaton északi partjára is járatott fürdővonatokat a MÁV, például 500 utas jelentkezéséhez kötve 1937. június 27-én Tapolcán át Balatonfüredre. A filléresre fel- és leszállni Sárváron, Celldömölkön és Jánosházán lehetett. Szombathelyről a teljes útra a menettérti jegy 3 pengő 60 fillérbe került.⁹⁰



Filléres gyors Siófokra. Május 21-én, áldozócsüörtökön, filléres gyors indul Szombathelyről—Siófokra Nagykanizsán át. A vonat minden balatoni állomáson és megállóhelyen megáll. Menettérti jegy ára P. 4.50. Szombathelyről indul 6.12; Siófokra ér 11.22; visszaindul 18.00; Szombathelyre érkezik 23.05. Jegyek előjegyeztethetők a Menetjegyirodában (Szombathelyi Takarékpénztár Rt.)

5. kép. Az egyik filléres fürdővonat menetrendje

85 | KALOCSAI 2021: 104–105.

86 | A fonyódi filléres. H, 1932. jún. 10. 2.; A fonyódi filléres. H, 1932. jún. 12. 5.; Kirándulóvonat. V, 1932. jún. 10. 3.

87 | Szombathelyről Siófokra filléres gyorsot indít a MÁV. V, 1934. jún. 26. 6.

88 | Áldozócsüörtöki és vasárnapi filléres gyorsvonatok. BH, 1936. máj. 17. 9.; Áldozócsüörtöki és vasárnapi filléres gyorsvonatok. PH, 1936. máj. 17. 11.; Filléres gyors Siófokra. V, 1936. máj. 19. 6; Filléres gyorsvonatok. PH, 1936. júl. 12. 17.; A siófoki filléres. V, 1936. júl. 19. 8.

89 | Nem indul a siófoki filléres. V, 1936. máj. 21. 4.

90 | Filléres gyorsvonatok. PH, 1937. jún. 20. 16.; Filléres Balatonfüredre. V, 1937. jún. 20. 5.; A balatonfüredi filléres. H, 1937. jún. 25. 3.

Filléres sportvonatok

A vizsgált korban rangos sportrendezvények megtekintésére is szerveztek alkalmi filléres vonatokat. Így például az 1932. május 8-ai olasz–magyar nemzetközi futballmérkőzésre a MÁV filléres gyorsvonatot szándékozott indítani Szombathelyről Budapestre.⁹¹ Kellő számú jelentkező hiányában azonban a nagy menetkedvezményű filléres elmaradt.⁹² A Magyar Úszósövetség 1932 pünkösdjén rendezett nemzetközi úszóversenyére és vízilabdatornájára filléres gyors szállította több vidéki városból, köztük Szombathelyről is a fővárosba a sportokbarátokat.⁹³ A DSZA csupa III. osztályú kocsiából álló rendkívüli vonat vitte a szombathelyi pályaudvarról a sportrajongó közönséget 1932. május 15-én a leghűségesebb városba, ahol aznap egyrészt *Grand Prix*-t, nemzetközi motorkerékpár-, másrészt pedig lóversenyt tartottak. Az előfeltételként megszabott 300 jelentkezőt jócskán meghaladta az érdeklődők száma, mert előbb 516, majd 570 utasról tudósítottak a korabeli újságok:⁹⁴ „*Ma [vasárnap] indul a soproni filléres gyors, amelyre már szerdán lezárták a jelentkezéseket, mert az 570 jelentkező éppen megtöltötte a vonatot, viszont két szerelvényt nem tudott a DSA beállítani, mert nem állott rendelkezésére annyi kocsi. [...] Szerda óta mintegy 300 jelentkezőt volt kénytelen a vasút visszautasítani férőhely hiányában.*”⁹⁵ A gyors a két város között egy vasútállomáson sem állt meg, a tervezett menetidő odafelé 65, visszafelé 64 perc volt.⁹⁶ Sopronba az 1933. júniusi *Magyar–Osztrák Válogatott Motorkerékpár Kupaversenyre* is terveztek különvonatot indítani Szombathelyről.⁹⁷ A technikai sport e rendezvénye „*íránt az érdeklődés akkora, hogy a Máv. részéről beállított filléres vonatokon kívül a rendezőség több bel- és külföldi sportvonatot rendelt meg*” – adta hírül a *Pesti Hírlap*.⁹⁸

A már említett Szombathelyi Ünnepi Hét 1934. évi rendezvényeinek sorában számos sporteseményre (labdarúgó-körmérkőzés, kerékpárverseny stb.) is sor került, amelyek közül talán a legjelentősebb a szombathelyi uszoda szeptember 2-i ünnepélyes avatása és a hozzá kapcsolódó úszóverseny, valamint vízilabda-mérkőzés volt. A

91 | A május 8-iki budapesti olasz–magyar mérkőzés. H, 1932. ápr. 15. 4.

92 | Nem indul a filléres gyors május 8-án. V, 1932. ápr. 17. 3.

93 | Szeged, Debrecen, Szombathely, Pécs. SH, 1932. máj. 5. 8.; Pünkösöd vasárnap. SH, 1932. máj. 12. 9.

94 | Filléres vonat indul Sopronba. V, 1932. ápr. 24. 8.; Egy pengőért lehet utazni a soproni Grand Prix-re. V, 1932. máj. 1. 11.; Pünkösödvasárnap Sopronba indul a filléres. V, 1932. máj. 8. 3.; A soproni és a budapesti filléres. V, 1932. máj. 12. 3.; A soproni filléres. H, 1932. máj. 13. 3.; 570 utast visz a soproni különvonat. V, 1932. máj. 14. 3.; A soproni különvonat. V, 1932. máj. 15. 8.; A kormányzó elfogadta a soproni Grand Prix díszvédnökségét. VL, 1932. máj. 15. 157.; Sopron idegenforgalma a pünkösdi ünnepek alatt. VL, 1932. jún. 1. 179.

95 | Pünkösdi ünnepek filléres gyorsai. H, 1932. máj. 15. 1.

96 | A soproni filléres. H, 1932. máj. 13. 3.; A soproni különvonat. V, 1932. máj. 15. 8.

97 | Kultúrvonat Sopronba. H, 1933. máj. 31. 3.

98 | A soproni magyar–osztrák válogatott motorkerékpárverseny. PH. 1933. jún. 4. 19.

vízi sportok azon szerelmesei, akik részt kívántak venni utóbbi rendezvénysorozaton, szintén filléres gyorsal utazhattak a fővárosból Vasba.⁹⁹ A székesfehérvári nemzetközi atlétikai viadalra 1934. szeptember 16-án Szombathelyről is filléres gyors vitte az érdeklődő sportbarátokat.¹⁰⁰ 1935. június 22-én és 23-án osztrák és magyar résztvevőkkel nagyszabású dunántúli lovasversenyt tartottak Szombathelyen,¹⁰¹ amelyre utóbbi napon (vasárnap) filléres vonat hozta az érdeklődőket Győrből és Pápáról. Az utasoknak a menettérti jeggyel (2 pengő 60 fillér) együtt a lóverseny belépőjegyét is meg kellett váltaniuk.¹⁰² A *Sport hírlap* korabeli tudósítása szerint „*szép számban*” utaztak filléres gyorsal a vasi szurkolók az 1936. október 10-i Budafok–Haladás futballmérkőzésre.¹⁰³ Nagyszabású repülőnapot tartottak 1937. június 20-án Budaörsön. Ez alkalomból az államvasutak Szombathelyről is indított különvonatot 6 pengő 50 fillér viteldíjjal aznap 6.25-kor és a fővárosból vissza másnap 0.06-kor – 4.26-kor érkezett meg Vas vármegye székhelyére.¹⁰⁴

Filléres vásárvonatok

Az egyik legnagyobb érdeklődésre számot tartó eseménye a fővárosnak az évente megrendezett *Budapesti Nemzetközi Vásár (BNV)* volt, amelyre először – nem sokkal a filléres gyorsok forgalomba helyezése után – 1932. május 16-án indított a MÁV Szombathelyről filléres vásári gyorsvonatot.¹⁰⁵ E szerelvény több mint ezer utast szállított a nemzetközi vásárra, akiknek alkalmuk nyílt onnét rádión hazaüzenni. E lehetőséget ki is használta egy élelmes szombathelyi fűszerkereskedő és az „*aether hullámain*” üdvözölte vásárlóit.¹⁰⁶ A továbbiakban évente indultak Vas vármegye székhelyéről vásári filléres különvonatok a BNV-re, az 1933. május 14-ei út a nemzetközi vásár belépőjegyével együtt 6 pengő 80 fillérébe került az utasoknak.¹⁰⁷

99 | Szombathely Ünnepi Hete. 1934. júl. 23. 5.; MÁRKUS PÁL: Mégiscsak van már uszodája Szombathelynek, avagy milyen is egy „valamirevaló” város. SH, 1934. szept. 5. 6.; Ma indul Szombathelyről a kétnapos Balatoni Körverseny. SH, 1934. szept. 5. 6.

100 | Stájerország és a Dunántúl viadala. PH, 1934. szept. 7. 18.

101 | Ünnepjén megkezdődött a szombathelyi vegyesdandár lovas csillagtúrája. PH, 1935. jún. 22. 16.

102 | Ünnepi és filléres gyorsvonatok. PH, 1935. jún. 16. 6.

103 | Kálózy. SH, 1936. okt. 7. 6.; Ki, mikor, hol? SH, 1936. okt. 10. 4.

104 | Különvonatok a repülőnapra és filléres gyorsvonatok. PH, 1937. jún. 13. 14.

105 | Filléres gyorsok a nemzetközi vásárra. V, 1932. máj. 12. 2.; Folyó hó 16-án. H, 1932. máj. 12. 3.

106 | A filléres gyorsok. V, 1932. máj. 18. 5.

107 | Filléres vásári gyors indul 14-én. V, 1933. máj. 11. 3.; A filléres gyors. V, 1933. máj. 13. 4.; A filléres gyors. H, 1933. máj. 14. 5.

VÁSÁRVONATOK INDULNAK BUDAPESTRŐL ÖT NAGY MAGYAR VÁROSBA A

NEMZETKÖZI VÁSÁR IDEJÉN. -

Ismeretes, hogy a Budapesti Nemzetközi Vásár a magyar városok és a magyar turisztikai helyek forgalmának a vásár tartama alatt való fellendítése érdekében már hónapokkal ezelőtt nagyszabású akciót indított, amelynek sikere érdekében a nagyobb magyar városok vezetőségeivel tárgyalásokat folytatott és megállapodásokat létesített oly értelemben, hogy a Nemzetközi Vásár tartama alatt a nagyobb magyar vidéki városok látványos idegenforgalmi napokat rendeznek a vásár látogatói számára. Most arról értesülünk, hogy a MÁV a vásár vezetőségével történt megállapodás alapján a vásár tartama alatti két vasárnapon május 5.-én és 12.-én öt nagy városba fog külön vásárvonatokat indítani, amelyeken a vásárigazolványokkal ellátott látogatók Budapestről 75%-os kedvezményrel utazhatnak: Debrecenre, Szegedre, Pécsre, Szombathelyre és Kőszogra.

A MÁV-nak és a vásár vezetőségének ezekkel a beállított újszerű vásárvonatokkal az a célja, hogy a külföldi idegenjárás idején egyidejűleg a belső vándorforgalmat is előmozdítsák és a Nemzetközi Vásár által teremtetett hatalmas idegenforgalomból megfelelő részt biztosítsanak a vidéki városok idegenforgalma és gazdasági életére számára is.

A MÁV-nak és a magyar városoknak a Nemzetközi Vásár kezdeményezésére létesített ez az akciója nemzetközi szempontból is igen nagy ~~jav~~ ~~jelentőségűnek~~ jelentőségűnek tekintendő, mert ilyen módon a vásár tartama alatt ugyyszólván fillérekért módjában fog állni a dunántúli kereskedelem és iparnak a tiszántúli gazdasági életének megismerésére és viszont a Tiszántúlnak és a Duna-Tisza-közének a dunántúli városok kulturájának megismerésére.

1936 és 1940 között már 7 pengőt kellett fizetni az útért.¹⁰⁸ Szombathely 1935-ben azon három magyar vidéki város egyike volt, ahová szervezetten és csoportosan filléres vásárvonaton elhozták a *BNV* külföldi vendégeit.¹⁰⁹ 1933. március 26-án a fővárosban rendezett *Országos Mezőgazdasági Kiállítás és Vásárra* is filléres gyors vitte az utasokat. Az út ára személyenként 6 pengő 40 fillérbe került (útiköltség 5 pengő 30 fillér és 1 pengő 10 fillér vásári belépő).¹¹⁰ Nagy érdeklődésre számot tartó eseménye volt Budapestnek ez az évente megrendezett agrárvásár és kiállítás, amelyre Vas vármegye székhelyéről is rendszeresen indítottak különvonatot. 1933 és 1937 között Szombathelyről a Sárvár–Celldömölk–Pápa–Győr útirányon Budapest Keleti pályaudvarra.¹¹¹ Az 1938. évi vásárra pedig a Kőszeg–Szombathely–Sárvár–Celldömölk–Veszprém útirányon át közlekedtette Budapest Déli pályaudvarra az alkalmi vonatot a MÁV. A menettérti jegyért Kőszegről és Szombathelyről egyaránt 5 pengő 50 fillért kellett fizetni.¹¹² Az 1940. április 7-én a szóban forgó agrárkiállítás és vásár megtekintése 7 pengő 10 fillérbe (a retúrjegy és a vásári belépő együtt) került a szombathelyieknek.¹¹³ A korabeli sajtó közlése szerint változott a célállomás: „*Mint értesültünk, a ferencvárosi pályaudvar helyett a józsefvárosi pályaudvarra megy a filléres.*”¹¹⁴

1938. szeptember 11-én már a *XIV. Őszi Lakberendezési Vásár* alkalmából is indítottak filléres vásári különvonatot Szombathelyről Budapestre, az út részvételi díja 5 pengő 50 fillér volt.¹¹⁵ Az 1939. szeptember 10-én a *XV. Őszi Lakberendezési Vásárra* tervezett utazás nagyon felkelthette a vasiak érdeklődését, mert a sajtó a következőt írta:¹¹⁶ „*a pesti filléres jegyeit szinte elkapkodták a Menetjegyirodában, úgy, hogy másik filléres beállítását kellett kérni.*”¹¹⁷ Nemcsak Budapestre, hanem a

108 | Filléres vásári gyors. V, 1934. máj. 12. 4.; Vásári különvonatok a mintavásár alkalmából. PH, 1935. máj. 9. 11.; Vásári vonatok. PH, 1936. máj. 16. 10.; Filléres vonat Budapestre. H, 1938. máj. 7. 3.

109 | Április 23-tól érvényes a Budapesti Nemzetközi Vásár 50 százalékos utazási kedvezménye. V, 1935. ápr. 7. 3.; Változatos program várja Szombathelyen a nemzetközi Vásár látogatóit. V, 1935. máj. 7. 5.

110 | Filléres gyorsvonatok. BH, 1933. márc. 23. 8.; Vásárnap filléres gyors megy Budapestre. H, 1933. márc. 23. 3.; Filléres gyors. H, 1933. márc. 25. 6.; Filléres gyors. V, 1933. márc. 28. 4.

111 | Nagykedvezményű vonat Budapestre. H, 1934. márc. 21. 3.; A filléres gyors menetrendje. H, 1934. márc. 24. 5.; Filléres vonatok Budapestre a mezőgazdasági kiállítás alkalmából. MOT, 1934. márc. 22. 1.; Az Országos Mezőgazdasági Vásár hírei. BH, 1935. márc. 21. 14.; Vásári különvonatok. BH, 1937. márc. 18. 8.

112 | Vásári különvonatok. PH, 1938. márc. 24. 9.; Filléres vonat indul március 27-én. V, 1938. márc. 24. 7.

113 | Filléres indul vasárnap Budapestre. H, 1940. ápr. 2. 3.

114 | A vasárnapi filléres a józsefvárosi pályaudvarra megy. H, 1940. ápr. 4. 3.

115 | Filléres ünnepi és vásári vonatok. PH, 1938. szept. 7. 11.

116 | Különvonat Szombathelyről Balatonfüredre és Budapestre. V, 1939. szept. 3. 5.; Vasárnap két filléres indul Szombathelyről. H, 1939. szept. 6. 3.; A pesti filléres megtelt, a balatonfüredire még kevés a jelentkező. H, 1939. szept. 7. 3.

117 | A pesti filléres megtelt, a balatonfüredire még kevés a jelentkező. H, 1939. szept. 7. 3.

vidéki városok vásárait is közlekedtettek Szombathelyről alkalmi vonatokat. 1933. október 8-án a győri *IV. Kézműipari és Lakberendezési Kiállítás és Vásárra* is filléres gyorsal utazhattak a szombathelyiek. A menettérti jegy 3 pengő 10 fillérbe került. A filléres vásári vonat Kőszegről indult és Szombathelyen, Sárváron, Celldömölkön és Pápán szállhattak fel utasok.¹¹⁸

Filléres szüreti és borvonatok

Már az 1930-as években megjelent Magyarországon a belföldi filléres vasúti utazások sorában a gasztroturizmus egyik ága a borturizmus. A jelentősebb hazai borvidékeken a szürethez és a borhoz kapcsolódó rendezvényeket (például gyümölcskiállítás, élelmiszervásár stb.) szerveztek, amelyeknek meghatározó eleme volt a borkostolás. A vasiaknak is volt módja a borturizmusba bekapcsolódni, hiszen Szombathelyről is rendszeresen indítottak ilyen rendkívüli „*borvonatok*”-at a Balaton északi partjára és Móra. 1932. szeptember 18-án *Szüreti Hét* (szőlészeti, borászati és gyümölcskiállítással) kezdődött Balatonfüreden. Ez alkalomból Szombathelyről Balatonfüredre 3 pengő 60 filléres viteldíjjal ment szüreti filléres gyorsvonat.¹¹⁹ Az 1933. évi *Baltoni Bor- és Szőlőhét* alkalmából szeptember 2-án a Nyugat-Dunántúlról a Balaton északi partjára már kétnapos különvonat közlekedtetését tervezték. A borvonatot Sopronból akarták indítani és Szombathely érintésével közlekedett volna Badacsonyba, majd Balatonfüredre, a rendezvény színhelyére. Másnap a visszaúton Balatonfüredről a különvonat a MÁV Szombathelyi Üzletvezetőségének legszebb vasútvonalán – panorámával a Balaton keleti medencéjére – az Alsóörs–Balatonalmádi–Öreghegy–Veszprém, ma már sajnos nem létező vaspályán haladt volna, majd Celldömölkön és Szombathelyen át tért volna vissza Sopronba.¹²⁰ Egy sajtóforrás szerint a kétnapos utazásra nem volt elég jelentkező, ezért az utat törölték,¹²¹ és helyette 1933. szeptember 10-ére egy egynapost szerveztek. Így az utazni vágyóknak lehetőségük lett retúrjeggyel (3 pengő) Celldömölkön, Tapolcán és Badacsonyon át Balatonfüredre utazni, ahol számukra a rendezőség megfelelő programról gondosko-

118 | A kézműipari vásár Győrött. PH, 1933. szept. 30. 16.; Filléres gyorsvonatok. BH, 1933. okt. 1. 16.; Filléres Győrbe. Hír, 1933. okt. 4. 3.; A győri filléres. H, 1933. okt. 6. 3.

119 | Szüreti hét Balatonfüreden. PH, 1932. szept. 11. 10.; Újabb filléres gyorsvonatok. PH, 1932. szept. 11. 11.; Vásárra filléres gyors Szombathelyről Balatonfüredre. H, 1932. szept. 15. 3.; Filléres gyors a balatonfüredi szüreti ünnepélyre. PH, 1932. szept. 17. 8.

120 | Kétnapos különvonat a Balatonra. H, 1933. aug. 17. 2.

121 | A balatoni különvonat. KV, 1933. szept. 3. 3.

dott.¹²² Aztán évente megszervezték a *Balatonfüredi Borhétre* a filléres borvonatokat, hisz 1934-ben,¹²³ 1935-ben is ment Szombathelyről filléres vonat Balatonfüredre.¹²⁴ 1936 szeptemberében a *Budapesti Hírlap* a következőképp írt az az

Móri bornap: október 4. A már országos hírnévnek örvendő móri bornap rendezőbizottságának előkészületei lázasan folynak. A rendezőség az eddigénél is nagyobb gondot fordít a bornap programjára, hogy az tényleg a móri borok hivatott propagandájává váljon. A MÁV filléres vonatokat indít október 4-én Móra Nagykanizsáról, Szombathelyről és Budapestről, valamint a közbeeső állomásokról. A részletes programot lapunk legközelebbi számaiban közöl fogjuk.

7. kép. Móra filléres borvonatok közlekedtek

évi szóban forgó rendezvényről: „*nagy sikere van a balatonfüredi parkban rendezett Borhétnek és ezzel kapcsolatos borkiállításnak és borvásárnak is. A borvásár nagy sikerét bizonyítja az, hogy az elmúlt héten több mint huszonötezer liter bort adtak el.*”¹²⁵ Ehhez a vasiak is hozzájárultak, hisz ezúttal Sopronból indult filléres gyorsvonat Szombathelyen át Balatonfüredre. A menettérti jegy ára Szombathelyről 3 pengő 50 fillér volt,¹²⁶ amely 1 db liba árának felelt meg akkoriban.¹²⁷ A vizsgált időszak további részében a szombathelyi filléres kirándulónvatok kínálatában továbbra is megtalálhatók a *Balatonfüredi Borhétre* tervezettek, amelyek indítását mindig 500 utas jelentkezéséhez kötötték. A menettérti jegy árát Szombathelyről a továbbiakban 3 pengő 60 fillérben állapították meg, egy sajtóforrás szerint 1939-ben ez tartalmazta a *Borhét* 50 filléres belépőjegyét is.¹²⁸

1934-ben rendezték az első bornapot a vértessaljai történelmi borvidék központjában, Móron.¹²⁹ 1935-ben a földművelésügyi miniszter védnöksége alatt tartottak nagy szüreti ünnepséget a településen, amelynek keretében bor-, szőlő-, gyümölcs- és mezőgazdasági kiállítás is nyílt. Október 13-án Szombathelyről Győrön és Komáromon át ment Móra a filléres gyorsvonat és vitte az utasokat, hogy a *Móri ezerjót*

122 | Filléres gyorsvonatok. A Balatonfüredi Gyümölcskiállítás alkalmából. PH, 1933. szept. 2. 4.; Filléres gyorsvonatok. BH, 1933. szept. 3. 8.; Filléres gyors Szombathelyről Budapestre és Balatonfüredre, Budapestről Kőszegre. V, 1933. szept. 3. 6.

123 | Ünnepi gyorsvonatok a szombathelyi hétre és filléres gyorsvonatok. BH, 1934. szept. 2. 6.; Ünnepi gyorsvonatok a szombathelyi hétre és filléres gyorsvonatok. PH, 1934. szept. 2. 4.; Megnyílt a Balatonfüredi Borhét. BH, 1934. szept. 4. 8.; A balatonfüredi borhét. PH, 1934. szept. 7. 8.

124 | Ünnepi és filléres gyorsvonatok. BH, 1935. szept. 4. 6.; Balatonfüredi Borhét. BH, 1935. szept. 4. 12.; A Balatoni Borhét. PH, 1935. szept. 5. 16.

125 | Nagy sikere van a balatonfüredi népművészeti és borászati kiállításnak. BH, 1934. szept. 13. 10.

126 | Filléres vonatok a balatonfüredi szőlésnapokra. PH, 1936. szept. 10. 12.; Filléres és vásári gyorsvonatok. BH, 1936. szept. 13. 11.; Filléres gyors indul. V, 1936. szept. 13. 8.

127 | A szombathelyi hetipiacon. V, 1936. szept. 16. 6.

128 | Filléres és ünnepi vonatok. PH, 1937. aug. 29. 8.; Különvonat Szombathelyről Balatonfüredre és Budapestre. V, 1939. szept. 3. 5.; Vasárnap két filléres indul Szombathelyről. H, 1939. szept. 6. 3.; A pesti filléres megtelt, a balatonfüredire még kevés a jelentkező. H, 1939. szept. 7. 3.

129 | Nagy sikert aratott a móri bornap. BH, 1935. okt. 15. 12.

is megkóstolhassák.¹³⁰ 1936. évi *Móri Bornapra* (bor-, gyümölcs-, ipari, művészeti és szőlőkiállítás) október 4-én már Kőszegről akarták indítani a filléres alkalmi vonatot, de ott nem jött össze elég jelentkező.¹³¹ Végül a Szombathelyről közlekedő borvonatra Sárváron, Pápán, Győrben és Komáromban is fel lehetett szállni, a teljes útra a retúrjegy 4 pengő 70 fillérbe került.¹³²

Összegzés

Az 1930-as évek belföldi idegenforgalmi propagandája jelentős utastömegeket hozott a vasútnak, olyanokat, akik korábban egyáltalán nem, vagy csak nagyon ritkán utaztak. Ugyanakkor a vasút pedig fontos szerepet játszott Magyarországon a tömegturizmus kialakulásában a 75%-os menetkedvezményű és csupán III. osztályú személykocsikból összeállított filléres gyorsvonatok bevezetésével, amelyek széles társadalmi rétegek számára voltak elérhetőek, fellendítették az utazási kedvet, a célállomások, az érintett városok gazdasági vérkeringését (kereskedelem, vendéglátás) és kulturális életét is. A MÁV e kezdeményezését más hazai vasúttársaságok (DSZA, GYSEV) is átvették. Bár a korabeli sajtó számos kritikát is megfogalmazott ezzel kapcsolatban: élelemmel felpakolva érkeztek az utasok, ezért a vendéglők forgalmát nem növelték, alacsony volt a költsékezési hajlandóság, a helyi vásárlókat a fővárosba vitték, visszaúton senki sem beszélt a látottakról stb.

A tanulmányból kirajzolódik, hogy Szombathely és a Nyugat-Dunántúl (Ják, Kőszeg) jelentős szerepet játszott Magyarország idegenforgalmában. Szombathelyről a turisztikai célú különvonatok Budapestre és a Dunántúl legjelentősebb városaiba (Esztergom, Győr, Nagykanizsa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár stb.), kiránduló- és fürdőhelyeire (Badacsony, Balatonfüred, Fonyód, Siófok stb.) közlekedtek és vitték el a város és környékének lakóit. Bizonyos irányokba és rendezvényekre (például *Balatonfüredi Borhét*, *Szegedi Szabadtéri Játékok*, *BNV* stb.) szokványosan, évente ismétlődően szerveztek filléres járatokat. Vas vármegye székhelyére a filléres különvonatok elsősorban Budapestről, valamint az említett dunántúli középvárosokból (Győr, Nagykanizsa, Pápa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár, Veszprém) hozták a kirándulókat. Összességében megállapítható, hogy Szombathely két világháború közötti idegenforgalmában jelentős szerepet töltöttek be a filléres gyorsvonatok.

¹³⁰ | A móri szüret. PH, 1935. szept. 15. 22.; A móri bor nagy szüreti ünnepe. FÜ, 1935. okt. 9. 5.

¹³¹ | Bornapot rendez Mór. KV, 1936. szept. 20. 2.; Nem indul Mórba Kőszegről a filléres. KV, 1936. okt. 4. 4.

¹³² | Móri bornap. PH, 1934. aug. 30. 14.; Móri bornap. BL, 1936. szept. 26. 335; Vasárnapi filléres gyorsvonatok. PH, 1934. szept. 27. 16.; Móri bornap. BL, 1936. okt. 3. 342.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára (MNL VAML)

Szombathely Város Polgármestere iratai. Közigazgatási iratok. 4589/1933. sz. (SZVP Közig. ir.)

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára Kőszegi Fióklevéltár (MNL VAML KFL)

Kőszeg Város Polgármesteri Hivatalának iratai (KVPH). Elnöki iratok. 1933.

Sajtó

Borászati Lapok (BL) 1936

Budapesti Hírlap (BH) 1932–1937

Délmagyarország (D) 1934–1938

Friss Újság (FÚ) 1935

Hír (H) 1932–1940

Kőszeg és Vidéke (KV) 1933–1938

Magyar Országos Tudósító (MOT) 1934

Nyugatmagyarország (NY) 1933–1935

Pesti Hírlap (PH) 1932–1938

Pécsi Katolikus Tudósító (PKT) 1932

Sporthírlap (SH) 1932, 1934, 1936

Turisták Lapja (TL) 1933

Új-Somogy (ÚS) 1935

Vasvármegye (V) 1924, 1930–1939

Városok Lapja (VL) 1932–1936

Zalai Közlöny (ZK) 1934

Zalamegyei Újság (ZÚ) 1934

Szakirodalom

Az 1930. évi népszámlálás. 1. rész. Demográfiai adatok községek és külterületi lakott helyek szerint. Budapest, 1932.

Az 1941. évi népszámlálás. Demográfiai adatok községek szerint. Budapest, 1947.

- BODNÁR GYULA (szerk.) 1934: Budapest székesfőváros iskolai kirándulónvonatai. 4. köt. Ják, Szombathely. Budapest.
- GONDA TIBOR – KAPOSZ ZOLTÁN 2019: Pécs turizmusának első aranykora. Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok, 2. sz. 59–81.
- KALOCSAI PÉTER 2021: Szombathely és a különvonatok a két világháború között. In: Horváth Csaba Sándor et al. (szerk.): Ezerarcú közlekedés. 1. köt. Fókuszban a járművek. Budapest, 73–113.
- KALOCSAI PÉTER 2020: A trianoni béke hatása Vas vármegye közlekedésére. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle, 3. köt. 213–261.
- MARKOS BÉLA 1934: Adatok a magyar vidék 1933. évi idegenforgalmához. Városok Lapja, 9. sz. 242–244.
- MÁRFI ATTILA 2009: Pécsi filléres vonatok a két világháború közötti korszakban. In: Bana József – Katona Csaba (szerk.): Szigorúan ellenőrzött vonatok. Budapest–Győr, 125–143.
- PEREPATITS ISTVÁN 1933: Szombathely. Idegenforgalmi kalauz. Szombathely.
- THIRRING GUSZTÁV 1933: Szombathely és környékének részletes kalauza. Budapest.

Képek forrása

(nyitó)kép Fortepan / Hirschler Károly

1. kép A szerző gyűjteménye
2. kép Spiegler Tibor gyűjteménye
3. kép BH, 1933. szept. 3. 8.
4. kép H, 1924. jan. 1. 5.
5. kép V, 1936. máj. 19. 6.
6. kép MNL VAML KFL, KVPF Elnöki ir. 1933.
7. kép BL, 1936. szept. 26. 335.

Andor Anna Klára: Úton a vidék, vidéki utakon

A trianoni békeszerződés értelmében harmadára csökkent ország működőképessé, turisztikailag vonzóvá tétele mellett a nemzeti identitás is megerősítést kívánt. A budapesti Szent István-nap majd -hét magyarságtudatot erősítő és a népi kultúrát éltető programsorozatával egyszerre kínált megoldást ezen problémák enyhítésére, s az esemény egyben a falu-város találkozási pontjaként is szolgált. A vidékiek Budapestre utaztatása nem volt nehézségektől mentes, de a kezdeti nehézségek után a csákvári műkedvelő földművesek 1929-es Hány János daljáték pesti előadása majd a Gyöngyösbokréta-mozgalom (1931–1948) budapesti népszokásbemutatói tették lehetővé a parasztok szervezett fővárosi útjait. A tanulmány a vidéki földművesek utazási élményein keresztül mutatja be, hogy milyen hatása volt a tömegközlekedésnek a népi kultúrára, egyben reflektál a két világháború közötti utazási lehetőségekre. A szintén a korban kialakuló falusi turizmus hatása a tömegközlekedésre és a vidéki településekre szintén bemutatásra kerül a jelenséget érő kritikákkal együtt.

Anna Klára Andor: Country Roads

It was imperative not only to make the country, which had been reduced to a third of its original size under the Trianon peace treaty, functional and attractive to tourists but also to strengthen its national identity. With its almost seven suites of programmes reinforcing Hungarian awareness and cheering folklore culture, Saint Stephen's Day in Budapest offered a solution to alleviating those problems and served as a meeting point for villages and cities at the same time. Travelling to Budapest for the villagers was not free of trouble, but following the initial difficulties, the Hány János musical drama performance of amateur farmers from Csákvár in 1929 and the folk custom performances of the Gyöngyösbokréta (Pearly Bouquet) movement (1931–1948), made it possible for peasants to travel to the capital. The study presents the impact that public transport had on folk culture through the travel experiences of farmers and, at the same time, reflects on the travelling possibilities between the two world wars. The study also presents the formulating village tourism's impact on public transport and the country's settlements, as well as the criticism affecting the phenomenon.



*„Autó autó hátán, alig mozdul előre a sor a Cityben, s benzinszag,
olajszag ráül a tüdőre, s bizony a rétekhez és mezőkhöz szokott
embernek még a beszéde is elfül, a csupaerő legények is egymásután
hajtják oldalra a fejüket”.¹*

Andor Anna Klára

Úton a vidék, vidéki utakon

**Földművesek utazási élményei és a falusi turizmus
hatásai a (közlekedési) szokásokra
a két világháború között**

A trianoni békeszerződés érvénybe lépése minden szinten meghatározta Magyarország és a magyarság gazdasági, politikai és társadalmi életét: a háború okozta veszteségek, az elcsatolt területek, a népesség jelentős részének külföldre kerülése, a békediktátumban foglalt szankciók, a közlekedési útvonalak elvágása addig nem látott kihívások elé állította a magyarokat. A harmadára csökkent ország működőképessé, turisztikailag vonzóvá tétele mellett a magyar nemzet, a nemzeti identitás is megerősítést kívánt. Az 1920-as évektől dolgozott az ország és a főváros vezetése azon, hogy idegenforgalmi látványosságokkal vonzzák a külföldieket hazánkba, amelyre a Szent István-nap majd -hét – magyarságtudatot erősítő és a népi kultúrát éltető programsorozata kínált megoldást – s az eseményt a város és a falu népének találkozásaként emlegették. Először csak népviseletes csoportokat vártak a budapesti körmenetre, az 1930-as években pedig már a vidékiek kapták a főszerepet: a Székesfővárosi Idegenforgalmi Hivatal szervezésében a Gyöngyösbokréta népszokás-bemutatók keretében másfél évtized alatt kb. 4000 falusi földműves utazhatott Budapestre, hogy bemutassa vidékének táncait, szokásait, s erősítse a falu-város összetartozását. A népszokásbemutatókból kialakult Gyöngyösbokréta-mozgalom

1 | PAULINI 1935a: 5.

(1931–1948) elsődlegesen Budapestre vitte a vidéki települések még éppen élő szokásait, táncait, ami által rengeteg paraszti származású fiatal jutott el a fővárosba, ahol számos új élménnyel gazdagodott. Legtöbbjüknek ez volt az első vonat-, busz-, vagy hajóútja. E tanulmányban az ő közlekedési élményeiken keresztül azt mutatom be, hogy milyen rendelkezésekkel, kedvezményekkel igyekeztek segíteni a vidékiek Budapestre utazását a falu-város egységének kialakítása érdekében, illetve, hogy maguknak a parasztoknak milyen élményeket és nehézségeket (távolság, menetrend, útiköltség, népviseletek és eszközeik szállításának problémái) jelentett az utazás, a budapesti találkozó mit hozott a kb. száz települést képviselő vidéki csoportok életébe. Emellett kitérek a falusi turizmus kialakulásának, e vidéki települések közlekedésbe való bekapcsolásának vitatott hatásaira is a korszakban.

A Szent István-i gondolat: vidék és város találkozása a nemzet egységéért

A trianoni békeszerződés értelmében harmadára csökkent területű Magyarország fővárosában a nemzeti egység (a határon belül maradt és kívül esők egysége, a főváros és a vidék, a különböző társadalmi osztályok nemzetbeli egysége) hangsúlyozása fontos szerepet kapott. Az elvesztett világháború utáni traumák kiváltották a „hungarocentrizmus”, a „kulturális befeléfordulás”² jelenségeit, így a népi kultúrából való építkezés és a magyar kultúrfölény hangsúlyozása³ a legfelsőbb politikai szinten és a hétköznapiakban is megjelent. A népi hagyományokhoz való visszatérés és ezek ápolása ekkor nemcsak Magyarországon, hanem Európa-szerte jellemző volt, ezek közül is kiemelendő példa a finnek a cári elnyomással szemben létrehozott mozgalma – melynek keretében a mindennapok részévé igyekeztek tenni a viseletet és szokásokat –, a svédek Skansen-beli néptáncbemutatói, vagy Ausztria népviseletes táncbemutatói.⁴ Magyarországon már az 1896-os Ezredéves Országos Kiállításon találkoztunk hasonló kezdeményezéssel, ahol a millenniumi faluban a vidékről felhozott parasztok éltek mindennapjaikat és mutatták be szokásaikat, táncaikat. Az 1920-as évektől országszerte szerveztek népviseleti bemutatókat, kisebb táncos rendezvényeket,⁵ majd az évtized közepétől a Szent István-kultusz építése került a fókuszba, amelyben egyszerre vált hangsúlyossá az államalapítás és a népi kultúra. Ennek ötletadója a dualizmus kori Szent István-napok voltak, amelyek keretében

2 | UJVÁRY 2012: 70–72.

3 | KLEBELSBERG 1922: 75.

4 | GÖNYEY é. n.: 1.

5 | PÁLFI 1970: 120.



Földművesek a Déli pályaudvaron 1937-ben fellépésre indulnak. Pesti Hírlap 1937. április

a vidékieket a körmenet után népiünnepellyel várták, s ez alkalmat adott a vidéki gazdák bevásárlásaira is.⁶ A húszas években ezt felújítva ökörsütést és egyéb népies programokat terveztek, és fontos célkitűzés volt, hogy az ország különböző tájáról érkező csoportok saját vidékeik szokásait, gasztronómiáját is bemutassák.⁷ Ennek létrejöttéhez Budapest Székesfőváros Idegenforgalmi Hivatala levélben kereste fel néhány vidéki település előjáróságát, s halászkunyhó előtt halászlét főző tiszai halászokat, kolbászt és húsokat sütő matyó asszonyokat,⁸ palacsintát és csuszát készítő csongrádi menyecskéket,⁹ hortobágyi lóversenyző, terelőmutatványokat bemutató és lebbencslevest kínáló csikósokat¹⁰ kértek a polgármesterektől és főispánoktól, arra hivatkozva, hogy „ma, mikor a vidék és a város szeretetteljes együttélésén kell dolgozni, fontos, hogy a magyar népelet hangulata és

6 | LUKÁCS 2021: <https://bparchiv.hu/statikus/lukacs-aniko-hogyan-unnepeljuk-szent-istvan-napjat> (utolsó letöltés: 2022. június 17.)

7 | BFL IV.1501.f. 107/1928. A tattersali népiünnepély rendezőjének 1928. augusztus 9-i levele a Magyar Kir. Államrendőrség főkapitányához.

8 | BFL IV.1501.f. Zilahy Dezső levele Zsóri Lajos mezőkövesdi főszolgabíróhoz.

9 | BFL IV.1501.f. Zilahy Dezső 1928-as levele Szentesi Dr. Farkas Béla Csongrád vármegye főispánjához

10 | BFL IV.1501.f. 54/1928 Zilahy Dezső 1928-as levele Dr. Fáy István kecskeméti polgármesterhez, Hadházy Zsigmond debreceni főispánhoz és Magoss György debreceni főispánnak.

kedvessége közel jusson a fővárosi emberhez”.¹¹ Ahogyan ezeken a népünnepélyeken, a Szent István-napi Szent Jobb-körmenet szervezésekor is folyamatos igény volt, hogy népviseletes csoportok is részt vegyenek. Ehhez számos kedvezményt igyekeztek a vidékiek számára biztosítani, akik népviseletükben vesznek részt a fővárosi körmenetben. Ötleként már 1925-ben felmerült az is, hogy *„még a kivételesnél is nagyobb vasúti kedvezményt adnának azok részére, akik jellegzetes nemzeti viseletben jönnek fel Budapestre a Szent István-napi ünnepre.”*¹² Ez az ötlet nem valósult meg, s egyelőre nehezen boldogult Budapest Székesfőváros Idegenforgalmi Hivatalának szervezőbizottsága, mert nem tudta, kihez kell fordulnia népviseletes csoportokért. A Faluszövetségtől végül listát kaptak olyan vidéki településekről, ahol még úgy vélték, hogy él a népviselet, így ezen falvak, községek elöljáróságát arra biztatták, hogy a körzetébe tartozókat ösztönözze a népviseletükben való részvételre.¹³ Már ebben az 1927-es levélben, ahogy a következő években is megjelent az a „felajánlás” is, hogy *„a vidéki vendégek, akik népviseleti ruhában érkeznek Budapestre, első sorban számíthatnak arra, hogy a rendkívül olcsó elszállásolás kedvezményében részesülhetnek”*.¹⁴

Népviselet ide vagy oda, a közlekedést kedvezményessé tették, így már ezektől az évektől *„a vasúti- és hajósvállalatok félárú utazási kedvezménnyel segítik elő azt, hogy ezeken a napokon a főváros és a vidék magyarsága egy nagy egységgé forrjon össze.”*¹⁵ 1927-től a Magyar Államvasút és a helyi érdekű vasutak, valamint a dunai hajóvállalatok 50%-os kedvezményt adtak mindenkinek, aki bármely állomásról (a határról is) augusztus 20-án délelőtt megérkezett Budapestre.¹⁶ 1941-ben, mikorra már ünnepi hétté bővült az augusztus 20-i ünnep, nyolc napon keresztül lehetett féláron utazni a vasútvonalakon és a dunai hajókon.¹⁷ Az augusztus 20-i ünnepségek időtartamától függően állapították meg, hogy az ünnep előtt és után hány napon keresztül vehetők igénybe a félárú jegyek,¹⁸ amelyek

11 | BFL IV.1501.f. Zilahy Dezső levele Szentesi Dr. Farkas Béla Csongrád vármegye főispánjához.

12 | Ujság 1925. augusztus 12. 3.

13 | BFL IV.1501.f. Szent István hét Érdemes községi Elöljáróságoknak címzett levél 1927. június 24-én BSZIH igazgatósága.

14 | BFL IV.1501.f. Szent István heti ünnepségeket rendező nagybizottság levele Népviseleti községeknek 1928.

15 | BFL IV.1501.f. Szent István hét Érdemes községi Elöljáróságoknak címzett levél 1927. június 24-én BSZIH igazgatósága.

16 | BFL IV.1501.f. 1927. Budapest nagy előkészületeket tesz az idei Szent István-hétre.

17 | BFL IV. 1501.f. Rádió-cikk. Szent István. 4. sz. cikk. 1941. augusztus 4.

18 | Például 1927-ben, aki augusztus 18-a után elindult az ország bármely állomásáról, és 20-án délelőtt megérkezett Budapestre, az 20-án délutántól 25-éig ingyen utazhatott vissza arra az állomásra, ahonnan elindult. De minél hosszabbá vált a Szent István-heti program, annál hosszabb időre szólt a kedvezmény is. 1941-ben már különböző kategóriák határozták meg, hogy ki mikortól veheti igénybe a kedvezményt: „külföldiek részére augusztus 15 és 25, belföldiek részére pedig, ha 100 kilométernél távolabbról jönnek augusztus 17-e és 23-a, ha 100 kilométernél közelebből jönnek augusztus 19-e és 21-e között vehető igénybe azzal a kikötéssel, hogy a Budapestre érkezés határideje augusztus 20-ának 9 órája, a visszautazás legkorábbi időpontja pedig augusztus 20-ának déli 12 órája.” (BFL IV.1501.f. Rádió-cikk. Szent István. 4. sz. cikk. 1941. augusztus 4.)



A síóágárdi bokréta vezetőjével Budapesten. OSZMI TA HGY34. Paulini emlékalbum

mindenki – tehát nemcsak a vidéki magyarok, de a külföldiek – számára is elérhetőek voltak. Ennek a közlekedési kedvezménynek a beiktatása majd időbeli meghosszabbítása – a nemzeti ünnepen való főváros-vidék „egységge kovácsolása” mellett – az volt a célja, hogy mind a belföldi, mind a külföldi látogatók több időt töltsenek a fővárosban; szállást foglaljanak, fogyasszanak, bevásároljanak.

A népviseleti csoportok Budapestre vonzása azonban a kedvezményes jegyek és szállás ellenére sem volt túl eredményes, számos válaszlevél érkezett a falvak vezetőitől, melyben kifejtik, hogy saját költségükön a községekből nem tudnak Budapestre menni, hisz „[a] nép nagyon szegény, a költség viselésére pedig sehol fedezet nincsen”,¹⁹ tehát a félárú jegyek is nagy költségnek számítottak a vidékiek, főként a földművesek számára, akik nem tudták megengedni maguknak, hogy a munkából kiesve ekkora pénzüsszeget fizessenek ki utazásra. De sok esetben az is probléma volt, hogy a községben már nem hordták a népviseletet.

A Szent István nap (majd hét) szervezését tehát körülöngte a falu-város egységének gondolata, melyre mint a nemzeti egység alapjára tekintettek. Ebbe nemcsak hogy tökéletesen beillett, de új színt is hozott a Földműves Játékszín vendégelőadása, amelyben csákvári műkedvelő földművesek adták elő a Paulini Béla író-újságíró, és Harsányi

19 | BFL IV. 1501.f. Zalamegyei főispán 1928. augusztus 12-i válaszlevele a Szent István hét rendezőbizottságának.

Zsolt újságíró és műfordító által írt, Kodály Zoltán által megzenésített *Háry János* című daljátékot a Nemzeti Színház Kamaraszínházában 1929 decemberében.²⁰ A csákvári származású Paulini²¹ paraszttal való népszínmű-bemutató „kísérlete” olyan jól sült el, hogy 1930-ban már a Szent István-hét programjának részeként léptek fel ugyanezek a parasztszínészek, akiket maga Paulini tanított be a színdarabra.

A fővárosi bemutató után a csákvári műkedvelő társulat az ország vidéki városaiban is turnézott,²² egy év múlva pedig szintén a fővárosi színpadra léphettek. Az ő szereplésük indította el a falusi földművesek szervezett útjait a fővárosba, egyben az ő színpadi produkciójuk adta az ötletet arra, hogy a paraszttal saját népszokásaikat és táncaikat vigyék színpadra, így 1931 augusztusában Magyar Földműves Játékszín gyűjtőnév alatt kétszázötven fő szerepelt Budapest két színházában a Szent István-hét alatt: a csákvári színészek és zenészek mellett tizenkét színből álló népszokás-bemutatót tartottak a Városi Színházban.²³ Ez volt az első Gyöngyösbokréta-bemutató, amely igazán nagymértékben elindította a vidéki parasztnépszokások szervezett utazásait, majd ellenhatásként a falusi turizmust is.

Amíg a húszas évek végén szervezett népünnepélyekre a fentebb említett mezőkövesdi matyó, hortobágyi, tiszavidéki és kecskeméti vagy csongrádi résztvevőket várták, a csákvári parasztszínészek bemutatója után hatalmas sikereket arató Gyöngyösbokrétához az egész ország, sőt az elcsatolt területek településeiről is jelentkeztek 16–20 főből álló csoportok, akik bemutatták helyi népszokásaikat, táncaikat először Budapest, majd számos határon túli és külföldi eseményen is. A hatalmas sikereket megélt bemutatók hamar egyesülettel, folyóirattal, pártolótagsági rendszerrel²⁴ rendelkező mozgalmat indítottak el, amelynek szervezője a már említett író-újságíró Paulini Béla volt, aki a csákváriak vezetőjéből vált a mozgalom első emberévé, s a csoportok helyi vezetői (tanítók, lelkészek) közreműködésével, a belügyminisztériumi támogatással megalapított Országos Magyar Bokréta Szövetség keretében ő irányította a csoportok szerepléseit. Paulini a csákváriak által bemutatott *Háry János* sikerei után kapta azt az ötletet, hogy ne népszínművet, hanem a parasztnépszokásaikat és táncaikat állítsa színpadra. Néprajzi

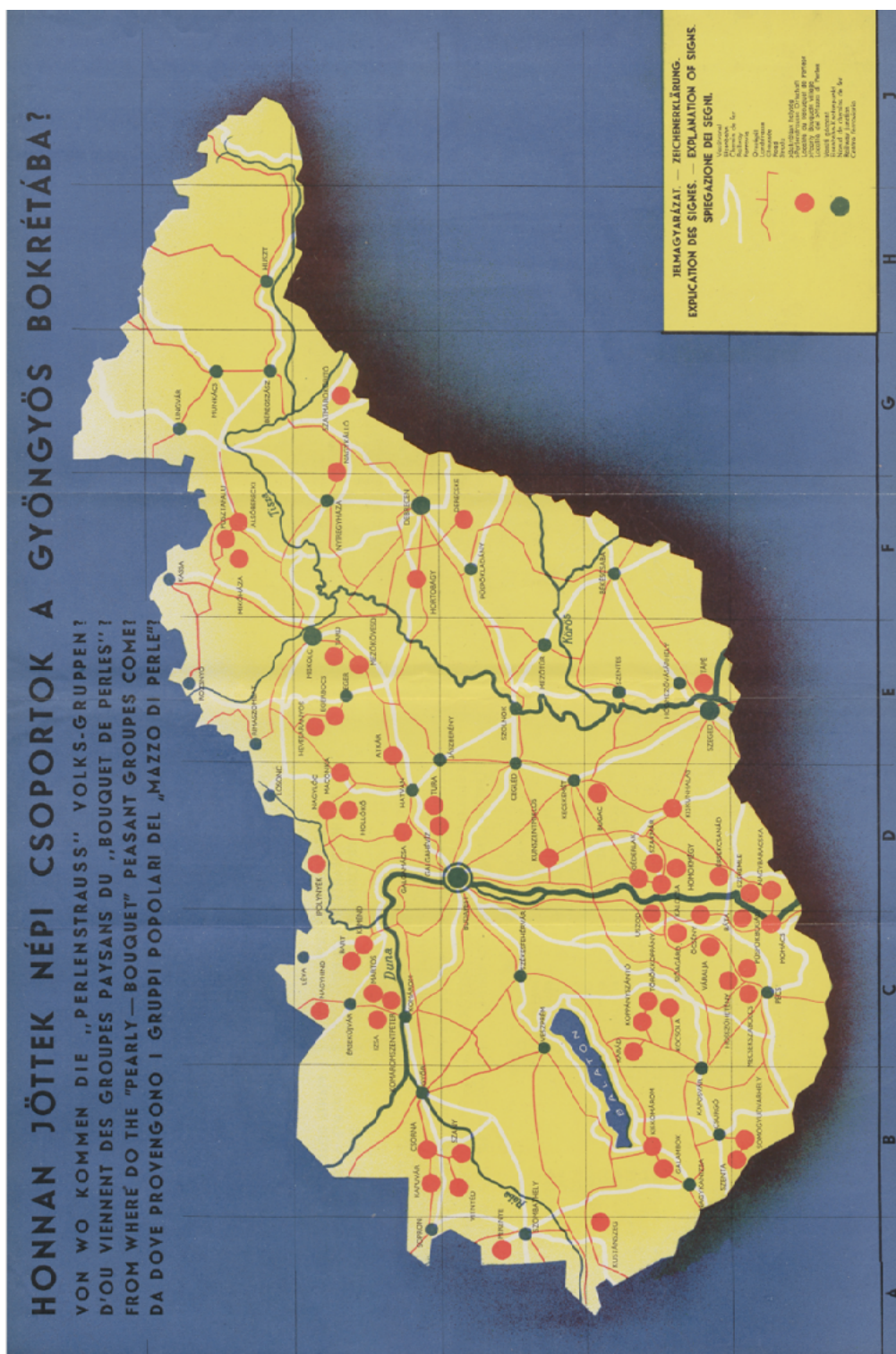
20 | Esti Kurír 1929. december 13. 6.

21 | Paulini Béla (1881–1945): Író, újságíró, illusztrátor. Karikaturistaként is dolgozott több hazai és külföldi élcslapnál, mesekönyveit (pl. A hétfülű számár és más mesék) is ő maga illusztrálta. Harsányi Zsoltal közösen írt *Háry János* (1926) c. meséjét Kodály Zoltán zenésítette meg. Ezek után vált a Gyöngyösbokréta mozgalom alapítójává, elnökévé, emellett népies táncjátékokat is írt (pl.: Magyar Csupajáték, 1938).

22 | Nemzeti Újság 1929. december 14. 10.

23 | Budapesti Hírlap 1931. július 19. 20.

24 | Országos Magyar Bokréta Szövetség (1934–1948); Bokrétások Lapja (1934–1940), Hagyomány Szava (1940–1944); bizonyos támogatás ellenében népi tárgyakhoz és kedvezményes jegyekhez jutottak a pártolótagek.



Honnan jöttek népi csoportok a Gyöngyös Bokrétába? – 1939-es helyzetkép az akkori Országos Magyar Bokréta Szövetséghez csatlakozott településekkel és azok vasúti és országúti csatlakozásaival. Bokrétaok Lapja 1939. (6.) 8. 28.

tájékozatlansága miatt azonban ő sem tudta, hol keressen olyan falvakat, településeket, ahol még élő népviseletre és népszokásokra lehet számítani. 1931 júniusában, alig két hónappal a Szent István-napi nemzeti ünnep előtt kezdte élő népviselet és szokások reményében felkeresni azokat a falvakat, amelyeket a Néprajzi Múzeumban Györffy István és Gönyey Sándor néprajztudósok javasoltak neki. Gönyey személyes visszaemlékezése szerint a Néprajzi Múzeumban hozzá forduló Paulininek az első bemutatóra Boldog, Mezőkövesd, Buják, Bocsárlapujtő (ma: Karancslapujtő), Nagykálló, Zsámbok csoportjait ajánlotta.²⁵ Ezek közül Zsámbok nem szerepelt az első alkalmakon, de Kapuvár, Koppányszántó, Mikófalva, Őcsény, Püspökbogád, Sellye, Szany, Szentistván, Tiszapolgár is helyet kapott a műsoron.²⁶

Már az első műsorban is az ország különböző tájegységeit képviselték a települések, s a nagy sikernek köszönhetően nagyon sok település kívánt szerepelni és csatlakozni ehhez a listához.²⁷ 1931 és 1948 között összesen kb. száz²⁸ település csoportja vett részt a bokrétás fellépéseken.²⁹ A bokrétamozgalom kezdetén a Csonka-Magyarország területéről csatlakoztak bokréták, de már 1936-tól létrejöttek a határon túlra került területeken is „bokréták”, akik a visszacsatolások után folyamatosan – immár hivatalosan is – csatlakoztak a hazai mozgalomhoz. Az erdélyi (13), délvidéki (4), felvidéki (7) és kárpátaljai (1) bokréták száma összesen huszonöt, vagyis az összes bokréta körülbelül negyedét jelentette.

A *Bokrétások Lapja*ban 1939-ben megjelent térképen látható, hogy az ekkor a Bokréta Szövetséghez csatlakozott 59 település az ország legtöbb tájegységének néptáncait és hagyományait lefedte. Ezzel lehetőséget kaptak az eddig a fővárosi (és külföldi) nézők számára ismeretlen települések, tájegységek csoportjai is, hogy bemutatkozzanak, és hogy egymást is megismerjék. Emellett a számok és a térkép is jól mutatja, hogy a bokrétáság igazi divatot teremtett, és a csatlakozó települések száma a kezdetektől 1939-ig ötszörösére emelkedett, s a további (főként a visszacsatolt) települések csatlakozásával további növekedést mutat. A térképen ugyanakkor az is látható, hogy a települések nagy hányada nem esett közvetlenül a vasúti vagy közúti közlekedés útjába, így a Budapestre való közlekedés sok esetben csak az első nagyobb településre való eljutás után volt lehetséges.

25 | GÖNYEY é. n.: 5.

26 | Hagymány Szava 1944. (5.) 9. 2.; Volly 1977: 343–368.

27 | PÁLFI 1970: 145.

28 | Pálfi Csaba listája szerint 98 település, míg Dóka Krisztina táblázata szerint 102 település volt bokrétás, ám Pálfinál is találunk olyan eseteket, akik felvételüket kérték, ám végül nem alakult meg a csoport.

29 | Elemzésemben összesen 97 települést számoltam a bokrétás falvak közé, kizárólag azokat, akik felléptek a fővárosi Szent István-heti Gyöngyösbokréta-előadásokon. Néhány csoport csak egy-egy alkalommal lépett fel vidéki/helyi bokrétanapokon, de a fővárosi Gyöngyösbokrétán nem vett részt, ezeket nem számoltam bele.

Földművesek hazai utakon

Nem csak a közvetlen közlekedési csomópont hiánya miatt nem utaztak, a vidéki parasztság életvitele miatt is alig szakadhatott ki a munkával töltött mindennapokból. A Gyöngyösbokrétá által viszont a bokrétás csoport tagjai lehetőséget kaptak, hogy néhány napra, hétre elutazzanak. A Gyöngyösbokrétát sok kritika érte már a budapesti bemutatók kezdetén is – amelyek a szokásbemutatók hitelességét, az álnépiességet, az idegenforgalom negatív hatásait, a vidékről mutatott hamis képet érintették főként³⁰ – de a legtöbb forrás és szakirodalom kiemeli, hogy a mozgalom „*megalakítása mindenképpen pozitív tett volt. [...] kimozdította az embereket a sívár, dolgoz hétköznapiokból. Utazhattak, ami rendkívüli élmény volt számukra, hiszen [...] általában a falusi emberek, igen zárkóztak voltak.*”³¹ A faluközösségek számára tehát nagyon fontos volt a mozgalom, mivel sokszor ez jelentette az egyetlen kimozdulási lehetőséget,³² a mozgalom által olyan élményekben gazdagodtak és olyan lehetőségekhez jutottak, amilyenekre egyéni helyzetük alapján nem

30 | Már az első Gyöngyösbokrétá-bemutatók után megjelentek a kritikák, amelyek arra irányultak főként, hogy a mozgalom a szépet, az ünnepit mutatja be, elferdíti az igazságot a magyar falu valóságát illetően. Ez ellen a hamis kép ellen szólaltak fel a népi írók és az ekkor fénykorukat élő falukutató mozgalmak is (LELE 1983: 35–41.). A legnagyobb viták arról kerekedtek, hogy a népnek meg kell-e maradnia népviseletében, szokásaiban, vagy élhet-e a modernizáció (utazás, városi divat, új anyagok, eszközök, szokások) vívmányaival. Az értelmiség nagy része tiltani szerette volna utóbbit, de mások szerint ennek volt igazán negatív hatása a népi kultúrára: „*Az egész Gyöngyösbokrétá [...] ezért nem lehet soha a népi világot komolyan átfőrmáló erővé. A nép nem népieskedni akar, hanem városiasodni, vagy nevezniük szebb régi szóval, polgárosodni.*” (ECKHARDT 1941: 202–203.) Amellett, hogy csak a szépet, az ünnepit mutatta meg a faluból a bokrétás csoportok fellépése, a hitelesség szempontjából az is problémássá vált, hogy a bemutatott szokások és táncok nagy része már nem a falvak élő hagyománya volt, hanem csak az idegenforgalmi divat miatt újra előszedett viseletekben előadott, a fellépés kedvéért összerakott produkció. (ERDEI 1937: 146) Maga Paulini sem értett a néprajzhoz, de a helyi bokrétavezetők is több esetben kiegészítették a bemutatásra szánt hagyományokat, ezért ezáltal is sérült a produkciók hitelessége, de azáltal is, hogy az idegenforgalmi haszon egyre több embert lelkesített arra, hogy népművészeti bemutatókat szervezzen, mit sem tudva a hagyományos kultúráról. Ezzel főként az volt a probléma, hogy e szokásokat az utókor már eredetiként könyvelhette el. Bizonyos vélemények elutasították a néphagyományok színpadi keretben történő bemutatását is, látva annak negatív hatásait. (GYÖRFFY 1939: 33.) A zene is problémás volt, hiszen már alig akadt, aki az eredeti hangszereken tudott volna játszani, s a cigányzenészek számára nehéz volt a népdalokat eredeti (az egy-egy tájegységre, falura jellemző) módon eljátszani, maga Kodály is megjegyezte, hogy a zene a leggyengébb a bemutatókon. (VARGYAS [szerk.] 1989: 319.) Emellett a kortól és alkalomtól függetlenül mindig a legdíszesebb viselet került a színpadra, ami a viseletekről alkotott kép hitelességét is csorbította (DIÓSZEGI 2014: 57–58.). Mivel mind a szokások, táncok és a viselet esetében is megkérdőjeleződött a hitelesség, a Belügyminisztérium ajánlására 1937-től a Néprajzi Társaság tagjai közül több néprajzi szakember látogatott el a falvakba, valamint a fővárosi előadást is hitelesítő munkájukkal segítettek: korábbi néprajzi dokumentumok tükrében tanácsokat adtak arra, hogy hogyan hordják a viseleteket, hajukat a bokrétások, illetve nem egyszer a már előadott népszokások helyett az adott településen egyedülállóan jellemző játékok, szokások bemutatását szorgalmazták (GYÖRFFY 1937: 98.). A néprajzosok általi hitelesítés azonban alig két évig működött, így a mozgalom virágzásának ideje alatt végig a hitelességi kritikák kereszttüzeében állt.

31 | HAJDÚ 1991: 84.

32 | KOVÁCS 2009: 46.

lett volna módjuk.³³ S bizonyos hangok szerint „*a pesti felrándulások megsápasztják az erkölcsöket*”,³⁴ a Bokréta Szövetség vezetője, Paulini Béla a kritikákra reagálva jegyezte meg pont a parasztok közlekedése és utazásai kapcsán, hogy „*magam legfeljebb csak azon csodálkozom, hogy egyes óvatosak – népféltők – nem akarnak törvényt, hogy a »paraszt« még ne üljön vonatra.*”³⁵ De „*[m]iután a Gyöngyösbokréta csoportok szerepléséhez fontos nemzeti és gazdasági érdekek*” fűződtek, a Szent István-heti ünnepségek alkalmából Budapestre utazó bokrétás csoportok utazását a Fővárosi Idegenforgalmi Hivatal finanszírozta, s az útiköltségnél 50% menetkedvezményt biztosított a Kereskedelmi Minisztérium.³⁶

Sokan a falu határát sem hagyták még el, s mikor eljutottak Budapestre vagy külföldre, életre szóló élményben volt részük. Ezzel kapcsolatban például szólások is kialakultak, amelyek arról tanúskodnak, hogy mivel a vidéki emberek kevesebbszer használták a különböző közlekedési eszközöket, könnyebb volt őket ezek kapcsán ugratni is. A *Bokrétások Lapja* hasábjairól idézem az „Elkerülte, mint Ménesiné a Tiszát.”, egyik bokrétás településről származó, helyben ismert közmondást, amely arra utalt, hogy

„[h]a két, a faluba való ember elkerülte egymást az úton, akkor szokták ezt mondani. Ez a szólás-mondás még a nagyon régi időkből maradt ránk. Ebből a faluból még kocsival jártak Budapestre, hogy felesleges terményeiket értékesítsék. Ménesiné onnan jött hazafelé, s hogy, hogy nem történt, bizony megesett, hogy mire a Tiszához ért, elaludt a kocsin és nem vette észre, amikor a tiszai kompon át jöttek. Itthon aztán elhitették vele – hogy elkerülték a Tiszát.”³⁷

Sőt, a menetidőt is más mértékegységben számították, mint azt szokás:

Egy táncmulatságra vidékről várták a zenészeket, akik vonattal mentek az egyik településre, amelynek állomására két kocsi ment eléjük, de a zenészek sokat késtek.

Végül a késés oka kiderült:

*„– Késett a vonat, mester úr – [...]
– Aztán mennyit késett?
– Hét litert – felelte szerényen.*

33 | SZENTE 2017: 145–146.

34 | OSZMI TA HG Y34. A Magyar Bokréta története VII. Szabó Dezső 1939: Mai jegyzetek.

35 | Bokrétások Lapja 1939. (6.) 10. 1–2. 2.

36 | BFL IV.1501.f. 7435. Budapest Székesfőváros Idegenforgalmi Hivatala igazgatójának 1941. július 30-i levele a miniszterhez.

37 | Bokrétások Lapja 1940. (7.) 5. 4.

[...] *Az ám, az állomásról lementek a közeli korcsmába [...] és megittak hét liter bort, mielőtt tovább indultak a zenészekkel.*³⁸

Mivel kevés tapasztalattal rendelkeztek az utazásról, a városokról, először nehezen akarták a bokrétás fiatalokat elengedni a szüleik, de mégis nagy örömmel és büszkeséggel töltötte el őket, hogy gyermekük világot lát. Sokaknak ezek az utak jelentették az első alkalmat vonaton, autóbuszon vagy hajón való utazásra. Sőt, a szerencsések még vitorlásos, motorcsónakos utakon is részt vehettek.³⁹ A Gyöngyösbokrétában való szereplés a paraszti származású, főként fiatal résztvevők számára tehát egyet jelentett a Budapestre, vidéki városokba, néhány tag számára a külföldre utazással. A cigándi csoport tagjainak visszaemlékezéséből egyértelművé válik ez a motiváció: *„Hogy mi motiválta ezeket a fiatalokat a táncsoportban való részvételre? Azt kell mondanom, hogy az utazási vágy. A kimozdulás a faluból, a világlátás, ez motiválta a csoportot.”*⁴⁰ Ezt alátámasztja az is, hogy a cigándiak és a nagykállóiak a Gyöngyösbokréta előtt a Magyar Búzavirág nevű, illetve egyéb, kérészéletű kezdeményezéshez is csatlakoztak az utazási lehetőség érdekében. A Gyöngyösbokréta-előadásokat a hirtelen kirobbant idegenforgalmi siker annyira vonzóvá tette, hogy szaporodni kezdtek a konkuráló csoportok és előadások, amelyek szintén utazási lehetőséget jelentettek a falusiaknak. Sopronyi Lili csoportja például egy Duna-parti előkelő szállodában hat héten keresztül mutatott be táncokat, s külföldre is meghívást kaptak.⁴¹ Magyar Búzavirág néven a miskolci polgármester felesége, dr. Máday Lajosné 300 fős csoportot szervezett, akik közül 1934-ben a nagykállóiak és a cigándiak csoportja lépett fel Miskolcon,⁴² illetve *„hét vármegye legszebb népviseletét, népszokásait, népdalait és táncait”* mutatták be Debrecenben is.⁴³

Az igazi áttörést mégis a Gyöngyösbokréta adta, a vidéki földművesek ezáltal szerzett közlekedési élményeit az alábbiakban korabeli cikkek, feljegyzések alapján mutatom be.

Már maga a fővárosba utazás is élményekkel teli volt a bokrétások számára: a kisebb falvakból szekereken vagy kocsikon elmentek a legközelebbi vasútállomásig, ahol vonatra ültek.

A bokrétások vezetőihez kiküldött kérdőívben szerepelt is a következő nagyvárosig való elszállításra irányuló kérdés, – *„Ha szükség van fuvarra, hány kocsit kell okvetlenül, mi*

38 | Bokrétások Lapja 1934. (1.) 5. 7.

39 | UJVÁRY 1984: 30–31.

40 | MTA ZTI Akt 1590. 30.

41 | Bokrétások Lapja 1937. (4.) 6. 3.

42 | Nyírvidek Szabolcsi Hírlap 1934. augusztus 22. 2.

43 | 8 Órai Újság 1934. június 3. 10.

*jár egy kocsinak egyszeri útra, mi tehát a teljes fuvar költség?*⁴⁴ – és a legtöbb esetben a több kilométerre lévő állomásig kocsin kellett menniük a csoportoknak, amit hosszú vonat- vagy hajóút követett. A csoportok csak egy kis része (uszódi, szeremlei, mohácsi és géderlaki) csoport utazott hajón,⁴⁵ míg a többiek vasúton tették meg az utat, ami a csatlakozások miatt 10–12 órás utazást jelentett, de több esetben egy nappal hamarabbi vagy éjszakai utazást kívánt a vidékiektől, hogy a megbeszélt időpontra a fővárosba érjenek.⁴⁶ A Borsod megyei Cigándról például 8.32-es indulással, sárospataki – 24 perc várakozási idő – átszállással este 18.46-ra érkeztek Budapestre (10:14'), visszaútjuk pedig a hosszú várakozási idő miatt 8.38-as indulással, 5 órás átszállási idővel 21.46-ra értek haza (11:08').⁴⁷ A hosszú menetidő mellett az átszállási idő is nehezítette az utazást: a vajdasági Doroszlóról például 3.30-as indulással, zombori, szabadkai és kunszentmiklósi átszállással lehetett délután 14.11-re Budapestre érkezni.⁴⁸ S a budapesti állomásokról még a szállásra, illetve a fellépési helyszínre is el kellett jutni, így kocsin, vagy a Beszkárt autóbuszain utaztatták tovább a bokrétásokat.⁴⁹ A hosszú menetidőt és az átszállásokat a levelezések tanúsága szerint az is indokolta, hogy habár a bokrétacsoportok utazásait a szervező székesfőváros fizette – amelyre 50%-os kedvezményt is kaptak minisztériumi beleegyezéssel –, a gyorsvonati pótjegy olyan drága volt, hogy ez nem fért bele a keretbe. Volt, aki – a szintén a délvidéki gombosi csoport – ezt nem bánta, akkor sem, ha emiatt hamarabb kellett indulniuk, hisz „a hosszú elszakítottságunk alatt Budapest után oly sokat sóvárogva,” kihasználták a lehetőséget, hogy több időt töltsenek a fővárosban.⁵⁰

Egy mikóházi fiatal bokrétás lány így írt az első pesti útjáról:

*„Ha nincs a Gyöngyös Bokréta tán egész életünkben sem látuk volna Budapestet. Micsoda nagy öröm fogott el minket és nagyon, de nagyon örültünk, hogy mi felmegyünk hazánk fővárosába. [...] Egész nap utaztunk. Sokan közülünk még nem is ültek vonaton csak akkor először. Igaz, hogy akkor sem ültünk, de egyik ablaktól a másikhoz szaladgáltunk, bele is fáradtunk.”*⁵¹

44 | BFL IV.1501.b. A bokrétavezetőknek kiküldött kérdőív 1941-ben.

45 | BFL IV.1501.e 8572/1937. A Székesfővárosi Idegenforgalmi Hivatal 1937. július 12-i levele a Magyar Folyam- és Tengerhajózási R.t. igazgatójához.

46 | BFL IV.1501.b. 1941. Budapest Székesfőváros Idegenforgalmi Hivatalának kimutatása.

47 | BFL IV.1501.b. 1941. Közlekedés Cigándról.

48 | BFL IV.1501.b. 1941. Közlekedés Doroszlóról.

49 | BFL IV.1501.f. 8092/1941. Beszkárt autóbuszok 1941. augusztus 13.

50 | BFL IV.1501.f. Tamaskó József 1941. augusztus 17-i levele Budapest Székesfővárosi Idegenforgalmi Hivatalának.

51 | BALOGH 1934: 2–3.

Budapesten pedig a múzeumok, épületek mellett nagy látványosságnak számítottak számukra azok a közlekedési eszközök, melyekről korábban olvastak vagy hallottak:

*„A gyönyörű Szent István körmenet különleges élmény minden évben a bokrétának. Hatalmas »medvék«, a Beszkárt autóbuszai viszik a színes csoportokat a Várba.”⁵²
„Életemben nem láttam még villanyost s ott láttam. Még nem elég, hogy láttam, de ültem is benne ötször. Eddig ha hallottam is róla, nem bírtam elképzelni, hogy milyen is lehet az.”⁵³*

A budapesti bemutatók, ahol a bokrétás csoportok általában két-három napot töltöttek, központként is szolgáltak, ahol a távoli vidékek csoportjainak lehetőségük nyílt egymással is megismerkedni. A távoli vidékek csoportjai a Bokréta Szövetségbe szerveződéssel teljesen új kapcsolati hálót alakítottak ki a budapesti találkozóknak köszönhetően; nem csupán barátságok alakultak ki az egymástól messzebbre eső csoporttagok között, de néhány esetben például két különböző csoport tagja házasságra lépett,⁵⁴ emellett pedig a széki és derecskei, valamint a nádasdaróci és szatmárököritói (ma: ököritófülpösi) bokrétások megállapodtak, hogy kölcsönösen meglátogatják egymást, „komabokréták” lesznek.⁵⁵ Mindkét esetben több száz kilométeres távolság (és a trianoni országhatár) állt a települések között, azonban a nagy távolságokon és a határokon is átnyúlva a komázás régi szokását felújították a bokrétások.

A fővárosi utak mellett a vidéki városokban tartott bokrétás összejövetelek is új – közlekedési – élményekkel gazdagították a résztvevőket, erre egy példa az az eset, amikor a Balatonvidéki bokréta-találkozón a somogyudvarhelyi csoport balatonfüredi útján a csoporttagok egymással is tréfálkoztak, amikor a hajóra szállásnál a Balaton hullámain „halálfélelemben” utaztak. „A Balaton erősen viharzott. S a bokréta tagjai még nyugodt időben sem utaztak ekkora vizen, még hajón sem ültek.” Ennek ellenére a népi praktikák – vagy tréfák? – a veszélyhelyzetben előkerültek, s míg az egyik legény a bazsalikom szagolgatását ajánlotta a tengeribetegség gyógymódjaként, egy másik ötlet így hangzott:

„– Csak mindig azon iparkodjatok, hogy amikor a hajó erősen jobbra dől, akkor azonnal fussatok balra, amikor meg balra dől, fussatok rögtön jobbra, így majd, a hajó egyensúlyra helyreáll. Hát megindult az egyensúlyozás. Ha a hajó jobbra dőlt, a bokréta nekilódult

⁵² | KOKAS 1935: 5.

⁵³ | BALOGH 1934: 2–3.

⁵⁴ | JÁNOSI 1935: 7.

⁵⁵ | Hagyomány Szava 1942. (3.) 5. 1.

a baloldalnak, ha a hajó balra dőlt, a bokréta neki a jobboldalnak. Kétségtelen, hogy ez se sokat használt. De szinte mulatságos látvány volt ez az egyensúlyozás, már t. i. annak, akinek. [...] »Igen, mi tűrés, tagadás, így egyensúlyozgatott a bokréta egészen – Füredig.« Hej, nem is gyöngy élet mindig a bokrétásság, menni kell »ítéletidőben« is.»⁵⁶

Agyakran egész napos vagy annál is hosszabb utazások tényleges nehézségekkel is jártak. Ahogy az már a tanulmány elején említésre került, a parasztok nagy része nem engedhette meg magának még a félárú utazást sem, de a bokrétás, népviseletes csoportok gyakran ütköztek nehézségekbe az általuk nem ismert, nem használt eszközökön.

Az élmények ellenére több nehézség is adódott az utazásoknál. A már említett hosszú menetidő oka, hogy a 19–20. század fordulójára kiépült, a világháborúig monopolhelyzetben lévő – vasúthálózat vonalainak összeköttetéseit átvágták, fontos vasúti csomópontok határon kívülre kerültek.⁵⁷ Az új határok sok esetben a jelentős csomópontok kiesésével és vasútvonalak megszüntetésével a megmaradt vonalakon mind kilométerben mind időben sokkal hosszabbá tették egy-egy szakaszt (lásd: a Szeged és Baja közötti vasúti kapcsolat 68 km-ről 150 km-re növekedését).⁵⁸

Az új határok általi távolságok és a közlekedési adottságok befolyásolták azt is, hogy egy-egy eseményre (a fővárosi, minden bokrétás település csoportját bemutató előadásokon kívül) mely bokrétákat küldte az Országos Magyar Bokréta Szövetség. A helyi bokrétanapokra a helyiek egy-egy szomszéd település vagy a közeli falvak bokrétáisait hívták meg, a vidéki nagyvárosokban is a közel eső csoportok léptek fel.⁵⁹ A nagyobb eseményeken, például a III. Viktor Emánuel olasz király és felesége fogadására 1937 májusában rendezett ünnepségen, amelynek első részében a bokréták a Szent György téren és a budai várban köszöntötték a királyi párt,⁶⁰ második részként pedig a Gödöllőn a kastélykertben a környékbeli bokrétások várták a küldöttséget, ahova már csak a Gödöllőhöz közeli csoportok tagjai jöhettek.⁶¹

56 | KISS 1935: 4.

57 | TORDAI 2012: A vasút mint érv a trianoni tárgyalásokon. https://mult-kor.hu/20120604_a_vasut_mint_erv_a_trianoni_targyalasokon – utolsó letöltés: 2022. július 26.; CZEFERNER – NAGY: 1920. A vasúthálózat és a trianoni határok. <https://tti.abtk.hu/terkepek/1920-a-vasuthalozat-es-a-trianoni-hatarok> – utolsó letöltés: 2022. június 25.

58 | ZSÁKAI 2020: <https://www.sinekvilaga.hu/a-trianoni-bekeszerzodes-es-a-magyar-vasut?index=2> – utolsó letöltés: 2022. június 30.; NAGY 2001: 162

59 | Bokrétások Lapja 1936. (3.) 5–6. 4.

60 | PAP 2003: 28.; Békés Megyei Közlöny 1937. május 20. 1.

61 | Magyar Távirati Iroda 1941. március 1.

A legtöbb gondot mégis a szállítás okozta: a népviseletek mellett a népszokás-bemutatókra különféle eszközöket, hangszereket kellett a csoportoknak magukkal vinniük⁶², amelyek az adott népszokáshoz szükségesek voltak, ám ezekről több alkalommal le kellett mondani, vagy utolsó pillanatban igazodni a közlekedési eszközök adta lehetőségekhez. A boldogi csoport az első budapesti fellépésre hosszú ideig készült, s az induláskor kellett szembesülniük azzal, hogy az általuk bemutatott szokásokhoz bekészített kellékek nem értek be az autóbuszba:

„No de végre elérkezett az indulás előtti nap, a készülődés napja. Ekkor készítettük el a két méter magas menyasszonykalácsot, mely 20 kg lisztből készült, s melyet Petrovics Józsefné Őszi Mária bíróné süített. Ehhez egy külön ládát készítettem s erre jöttek rá a díszek. Aszódon külön süttettem meg a mézeskalács babákat, huszárokat, kardokat, szíveket, olvasókat, csillagokat, papucsokat, legyezőket. [...] A nyugtalan éjszaka után felvirradt, s már kora hajnalban együtt voltunk mindannyian. Vártuk a Zsámbok–Gödöllő autóbuszvállalat 25 személyes autóbuszát, mely pontos időre, 6 órára meg is érkezett. Megkezdődött a felpakolás, ruhák, csomagok, menyasszonykalács stb. Csakhogy az utóbbival baj volt. Nem fért be a kocsiba. Nosza! Szétszedni és a díszeket külön dobozokba tenni.”⁶³

De hasonlóan problémás volt a hangszerek szállítása: „*Cimbalom volt, de egy cimbalommal a kisvonaton meg a vonaton utazgatni?!⁶⁴*” Részben tehát ez is az oka annak, hogy kritikák érték a néprajztudósok részéről a tánc- és szokásbemutatók zenei részét, hiszen a nagyobb hangszerek helyett Pesten egy cigányzenekar kísérté a csoportokat. Viski Károly etnográfus, aki ekkor szintén dolgozott a Nemzeti Múzeum néprajzi osztályán, a bemutatók kapcsán azt jegyezte meg, hogy a produkciók zenei része is sokszor hiányos volt, mert kimaradt belőlük a legértékesebb rész, a „feneketlen hangszeres láрма”, az 1934-es bemutatón csak egyetlen „nyekergő harmonika” szólalt meg,⁶⁵ de Gönyey Sándor még 1938-ban is kérésként fogalmazta meg, hogy egyes csoportok a vidékükre jellemző hangszerjátékra (pl. a hasznosi csoport citerajátékra) adja elő a szokásokat.⁶⁶ A hangszerek hiánya részben annak volt köszönhető, hogy már kevesen voltak, akik tudtak ezen hangszereken játszani, de az is befolyásoló tényező volt, hogy nem tudták

62 | Bokrétások Lapja 1935. (2.) 8. 3–5. 5.

63 | UJVÁRY 1982: 62.

64 | MTA ZTI Akt 1590. 31.

65 | VISKI 1934: 411.

66 | GÖNYEY 1938: 427.

nagyobb méretű hangszereiket magukkal vinni Budapestre és a településükön kívüli fellépésekre a bokrétások.

A nehézségek ellenére az évente megrendezett budapesti bemutatók mellett – Szegedtől Sopronig – számos vidéki rendezvényen képviselték a Bokréta Szövetséget a bokrétások, sőt, a második világháború kitörése utáni években Erdélyben és a Délvidéken is körutakat tettek a honvédek tiszteletére. Négy alkalommal Erdélyben és a Délvidéken járták a magyar városokat a bokrétások, s egy-egy út alkalmával kb. 8 bokréta, akár 120 fő is elutazhatott vasúton a visszacsatolt területekre, ahol a szokásbemutatók mellett emlékműveket is megkoszorúztak.⁶⁷ Ezen körutakat főleg katonáknak szervezték, így az utak költségeit a Honvédelmi Minisztérium állta, de a nagyközönség számára is tartottak bemutatókat.⁶⁸ Az akár több hétig tartó téli körutakat vonattal tették meg a földművescsoportok, akiknek a kiemelt honvédelmi szerepük miatt többször különkocsikat is biztosítottak.⁶⁹ Ezek az utak – a több együtt töltött hét által – a különböző településekről érkező bokrétások számára a budapesti alkalmakhoz hasonlóan egymás megismerésére adtak lehetőséget, egy bokrétás pár például ezen az úton ismerkedett meg és határozta el házasságát.⁷⁰

Hasonló alkalmat adtak távoli csoportok megismerkedésére a külföldi utak, amelyek hosszabbak és fárasztóbbak voltak a bokrétások számára – ráadásul akkora nagy pályaudvarokra érkeztek egy-két napi utazás után, ahol „jókora utat kell megtenni a rengeteg kosárral, ládával, batyuval, amíg utcára kerülünk”⁷¹ –, de mindezt kárpótolta őket az az élmény, amelyet csak kevesek élhettek át a harmincas években, főként a paraszti rétegből.

Bokrétás parasztok és a külföldi közlekedés

A budapesti utak mellett a szerencsések külföldre is eljutottak, ahol a fővárosi élményeikhez hasonlóan a külföldi emberek, városok megismerése mellett új élményt jelentett az utazás, és az új közlekedési eszközök kipróbálása. A Magyar Bokréta Szövetség 1934-ben Bécsben, 1935-ben Londonban, 1936-ban Hamburgban, 1937-ben Cannes-ban, 1938-ban újból Hamburgban, 1939-ben Brüsszelben, 1942-ben pedig újabb alkalommal Bécsben szerepelt.⁷² Ezek az alkalmak – táncversenyek, bemutatók, nemzetközi találkozók – az

67 | Székely Nép 1944. február 9. 7.; Hajdú 1991: 84.

68 | Pálfi 1970: 140.

69 | Székely Nép 1943. február 5. 7.

70 | Hagyomány Szava 1943. (4.) 7. 4.

71 | Bokrétások Lapja 1935. (2.) 8. 3–5. 5.

72 | PÁLFI 1970: 140.

ország számára fontos reprezentációs lehetőségnek számítottak, így a Belügyminisztérium és a Kereskedelmi Minisztérium teljes támogatásával utazhattak a kiválasztott bokkrétások. Ezeken az alkalmakon kívül voltak még tervek a bokkrétások külföldi szerepléseire, de ezek a háború miatt nem jöhettek létre. A Kultuszminisztérium intézkedése szerint Torinóba is hívták a bokkrétásokat,⁷³ az 1937-es cannes-i szereplés során pedig Paulini Béla szerződést kötött egy nemzetközi szervezettel, hogy 1938-ban Londonban léphessenek fel a bokkrétások, ám ez a háborús előkészületek miatt elmaradt.⁷⁴ Szintén a világháború keresztelte a tápéiak amerikai útját.⁷⁵

1934-ben négy bokkrétacsoportot küldött Bécsbe a kultuszminisztérium, hogy a bécsi ünnepi hetekkel kapcsolatos táncversenyen magyar népi táncokat mutasson be.⁷⁶ A négy-napos kiránduláson 70 bokkrétás vett részt. Budapestről a csoportok hajón utaztak Bécsig, hogy részt vehessenek a schönbrunni nemzetközi versenyen,⁷⁷ amelyet egy hírversíró versben is megörökített, kitérve a bokkrétások közlekedési módjára és arra, hogy az úton fizetniük nem kellett, mert a minisztérium támogatásával utazhattak:

*„[...] Hét vármegyéből táncolni elmentek,
Menyecskék és lányok szépre kifestettek.
Vonaton, gőzhajón jegy nélkül utaztak,
De csak azok mentek, akik hívatva voltak.”⁷⁸*

A koppányszántói csoport emlékeiben is élénken élt ez az út, hiszen *„a legtöbb szántói bokkrétás nem látott még nagyobb vizet a Koppány-pataknál, hajón meg még egyik sem ült, hajót látni is csak képen látott. A bokréta egyik tagja határozottan szabódott, hogy de bizony ő nem ül a hajóra, mert hátha elmerül.*

Történetesen, majdnem két méter magas férfi.

– Pedig neked el kell jönnöd – így egy másik – te leszel a nagy Kristóf, aki a süllyedő hajóról a nyakad között a partra cipelsz majd bennünket. Neked legfeljebb ha a derekadig ér majd a víz, no, csak készülj.

Nevetett s csak megnyugodott.”⁷⁹

73 | Az Ujság 1936. július 22. 11.

74 | KISS 2003: 24.

75 | LELE 1983: 40.

76 | Magyar Hírlap 1934. június 10. 15.

77 | PAULINI 1935b: 3.

78 | OSZMI TA HG Y34. Magyar Bokréta története III. Tóth Pál József: Koppányszántói menyecskék... Szakcsi és Vidéki Hírek.

79 | Bokkrétások Lapja 1934. (1.) 5. 7.



Bokrétások Hamburgban a Wilhelm Gustloff hajón 1938-ban. OSZMI TA HGY34. Paulini emlékalbum

1935 júliusában London rendezett *The Folk's Dance Festival* néven nagyszabású népművészeti táncversenyt. Ezen a Vallás-és Közoktatásügyi Minisztérium intézkedése folytán a Magyar Bokréta Szövetség is képviseltette magát. Londonba két napig utaztak éjjel-nappal, s a cigándi bokrétások „*azt is megszámlálták, hogy 28 alagúton mentek keresztül meg egy helyen a tengeren is, amíg oda értek.*”⁸⁰ Az utazás fárasztó volt, amiért a látnivalók kárpótolták a bokrétásokat, ám a piros emeletes autóbuszos körutak idegennek és kellemetlennek hatottak:

*„Autó autó hátán, alig mozdul előre a sor a Cityben, s benzinszag, olajszag ráül a tüdőre, s bizony a rétekhez és mezőkhöz szokott embernek még a beszéde is elfúl, a csupaerő legények is egymásután hajtják oldalra a fejüket, a szokatlan koszt, a tüdő olajfürdője hibetetlenül megviseli a csoportot.”*⁸¹

80 | Bokrétások Lapja 1936. (3.) 1–2. 1.

81 | Bokrétások Lapja 1935. (2.) 8. 3–5. 5.

IV. ÉVFOLYAM 3-4-5. SZ.
1937. MÁRC. – APR. – MÁJ.

EGYES SZÁM ÁRA 20 FILLÉR
ELŐFIZETÉSI ÁRA 1 ÉVRE 2 P

Bokrétások Lapja

TÁRSADALMI
FOLYÓIRAT

SZERKESZTI
PAULINI BÉLA

Megjelenik havonta egyszer

TELJES BESZÁMOLÓ A CANNESI UTRÓL

Magyar Bokrétások
a cannesi kikötőben



FOTO STAR

Magyar bokrétások a cannes-i kikötőben 1937-ben – a Bokrétások Lapja címlapján. Bokrétások Lapja 1937. (4.) 3-4-5. 1.

Ahogy a londoni pályaudvart is hatalmasnak találták a földművesek, a brüsszeli „*batalmas fedett, ezer meg ezer villanykörtével világított pályaudvar*” is elkápráztatta a bokrétásokat, főleg az, hogy „*még a csomagokat is kis vonatok szállítják, van, amelyik tíz kocsival kanyarog a hatalmas express-, meg gyorsvonatok között.*”⁸²

A bokrétások két alkalommal Hamburgban is felléptek. A második hamburgi kirándulás legérdekesebb része a magyar földművesek számára az volt, hogy szállásuk egy nagy

82 | Bokrétások Lapja 1939. (6.) 6. 2.

hajón volt, ami beszámolójuk szerint akkora volt, hogy vezető nélkül eltévedtek volna rajta. Az már csak plusz élmény emellett, hogy a hajón étkezni is lehetett.⁸³ Az említett hajó az 1937-re elkészült – legnagyobb hajókatasztrófájáról is elhíresült⁸⁴ – Wilhelm Gustloff nevű német személyszállító óceánjáró volt, amely 208 méteres hosszúságával és 24 méteres szélességével, valamint 400 fős személyzetével tömegek üdültetését szolgálta.⁸⁵ A Német Munkafront hajójára azonban nem mindenki válthatott jegyet, a bokrétások azonban – a külpolitikai kapcsolatoknak köszönhetően – szállást is a hajón kaptak.

A cannes-i vonatút – habár az előzőekhez hasonlóan kétnapos utazást jelentett – nemcsak a célállomáson, de útközben is számos megállóval (Trieszt, Genova) és látnivalóval tette még érdekesebbé az utazást a bokrétásoknak. Az egyik egerbocsi bokrétatag beszámolója arra is rávilágít, hogy ezek az utazások nemcsak a ténylegesen utazók, de a faluközösség számára is fontos alkalmat jelentettek: szinte az egész település odasereglett az induláskor, a tanító és a községi bíró búcsút mondtak és szerencsét kívántak, a tanító még az autóbusszal a szomszéd községig a csoporttal utazott. Visszaérkezéskor pedig a megyeszékhelyen, Egerben fogadták a csoportot, ezután pedig az egész falu – himnuszszal, díszmagyarban – várta otthon a buszt, amely a bokrétásokat hazahozta a nagy útról, akiknek első útja a templomba vezetett hálát adni a sikeres utazásért, majd a főjegyző, a tisztelendő és a tanító mondtak beszédet.⁸⁶ Ehhez hasonló új – a bokrétás csoportok egész települését érintő – szokások alakultak ki, amelyek a falvakat és a vidékiek életét közvetlen befolyásolták, amikor nem a vidék utazott, hanem a (fő)városiak és külföldiek látogattak el hozzájuk.

Város(iak) vidéken – a falusi turizmus és a közlekedés megjelenése vidéki településeken

A vidéki területekre irányuló turizmus a két világháború között indult meg Magyarországon. Hazafias kötelességgé vált a Trianon utáni időkben a belföldi vidéki üdülés, melynek kiteljesedését az állam is támogatta.⁸⁷ A trianoni békekötés után Magyarország ismert gyógyfürdői, tengerparti és magashegységi üdülőhelyei az utódállamok kezébe kerültek, így a falusi idill, a romlatlanság, a hagyományokhoz való visszatérés egyedülálló lehetőség-

83 | Bokrétások Lapja 1938. (5.) 4–6. 3.

84 | Mak, Geert 2005: 521.

85 | Wilhelm Gustloff German ocean liner. Szócikk. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/technology/ocean-liner> – utolsó letöltés: 2022. szeptember 6.

86 | Bokrétások Lapja 1937. (4.) 3–4–5. 2.

87 | GULYÁS 2016: 46–47.

nek bizonyult az ország idegenforgalma számára.⁸⁸ A Gyöngyösbokréta-bemutatók tehát nem csak a fővárosi idegenforgalmat lendítették fel, a bokrétás települések is nagyszámú érdeklődőt vonzottak. A magyar idegenforgalom a két világháború között 1937-ben érte el csúcspontját, és a főváros mellett már a Balaton, a Dunakanyar, a Mátra és a Bükk, valamint egyes vidéki városok és a népművészeti értékekben gazdag falvak vendégforgalma is.⁸⁹ Az 1932-ben indított „filléres” (gyors) vonatok 75%-os díjmérsékléssel közlekedtek, Budapestet és a nagyobb vidéki városokat, a turisztikailag fontos helyszíneket kötötték össze egymással,⁹⁰ s megálltak a népművészeti értékek helyeken,⁹¹ köztük néhány bokrétás településen is. Ez további lehetőséget jelentett az ország megismerésére, hiszen *„[h]atalmas tömegek előtt ismeretlen volt Budapest, vagy az ország egyéb részei. Ezek a nagykezdvezményű vonatok sok százezer embert mozdítottak ki szűk környezetükből és kedveltették meg velük az utazást.”*⁹² Az első években Budapestről vidékre és vidékről vidékre jelentősen több vonatot indítottak, ezzel is fellendítve a vidéki turizmust.⁹³

A harmincas évekre Matyóföldre vasárnaponként egyéni utasok számára az IBUSZ társasgépkocsi kirándulásokat indított a Vigadó elől, majd a fokozódó igények kielégítésére a MÁV fővárosból Miskolcra indított ún. „filléres gyors” vonata Mezőkövesden is megállót kapott.⁹⁴ De főként a Gyöngyösbokréta-mozgalomnak (és a fővároshoz való közelségnek) köszönhetően a Galga menti Boldog is turisztikai célponttá vált, ahol Mezőkövesd és Kalocsa után 1935-ben idegenforgalmi vendégházat hoztak létre a megnövekedett számú látogató miatt.⁹⁵ Évente 5–6000 kül- és belföldi látogatott Boldogra, hogy megcsodálja a Pest közeli település viseletét, szokásait.⁹⁶ A vendégház azonban csak 40–50 fő befogadására volt berendezve, így amikor az angol cserevonatok 600 vendége egyszerre érkezett meg, nagyon nehezen tudták kiszolgálni, elszállásolni őket.⁹⁷ A turisták megnövekedett száma mellett problémát okozott a Gyöngyösbokréta alapszabálya is, melynek értelmében az addig alkalmi csoportként működő helyi bokréták szervezett testületté váltak, s a bokréta tagjai csak az Országos Bokréta Szövetség engedélyével szerepelhettek. Volna.

Boldog, ahogyan Mezőkövesd és Kalocsa is, már eleve kényszerítve volt ezeknek

88 | GLÓZIK 2008: 9.

89 | GONDA-KAPOSI 2019: 61.

90 | KALOCSAI 2021: 235.

91 | MISÓCZKI 1999: <http://mek.niif.hu/02000/02097/html/misoczki.htm>

92 | TÜSKE 1941.

93 | Vasúti és Közlekedési Közlöny 1935. (66.) 102. 1083.; Vasúti és közlekedési közlöny 1936. (67.) 103. 1148.

94 | FÜGEDI 1997: 127.

95 | GLÓZIK 2008: 9.

96 | UJVÁRY 1984: 22.

97 | UJVÁRY 1984: 37.



A mezőkövesdi Matyóház, amelyben a faluba érkezőket fogadták. Fortepan/Gyöngyi 1935

a szabályoknak az áthágására, hiszen mindennap készen kellett állniuk a vendégek fogadására: érkezett levél a Külügyminisztériumtól és a Kormányzói Kabinetirodától is, valamint kiemelt diplomáciai vendégeket is szívesen vittek vidéki helyszínre, ahogyan például Franz Schlegelberger német birodalmi államtitkár 1941-es látogatása alkalmával az Országos Magyar Bokréta Szövetségben is látogatást tett, a karádi bokréta bemutatóját is megtekintette.⁹⁸ Boldog példájánál maradva jól látható, hogy az egyre több felületen reklámozott Szent István-ünnep és a Gyöngyösbokréta milyen idegenforgalmi hatással volt a községre. Ennek része volt, hogy Paulini a rádióban is közvetítette a Gyöngyösbokrétát, s ezt izgalmasabbá téve egy-egy településre kalauzolta hallgatóit, bemutatva a települést, illetve a helyi szokásokat is.⁹⁹ Ezáltal a falunak, a népszokásoknak és magának a Bokrétának is jó reklámot tudott csinálni, hiszen a rádión keresztül nagyon sokakhoz jutott el az információ. A boldogi idegenforgalom növekedéséhez is hozzájárult az, hogy 1932. március 20-án rádióközvetítés volt hallható a boldogi népszokásokról.¹⁰⁰ Ugyanebben az évben egy másik fontos csatornán, film formájában is láthatóvá váltak a boldogi bokrétások: közreműködésükkel készült Fejős Pál rendezésében a *Tavaszi zápor* című

98 | Hagyomány Szava 1941. (2.) 11. 1.

99 | TERTINSZKY 1970: 1984.

100 | UJVÁRY 1980: 43.

film. Bruckner Jenő, a falu jegyzője szerint a filmforgatás nagy idegenforgalmi hasznot hozott a községnek.¹⁰¹

A fenti példákból kitűnik, hogy a turizmus fellendítése érdekében egy-egy település nagy szerepet kapott az idegenforgalomban, ami jelentős változást hozott ezen települések életében. Ezen települések és közösségeik az ismertté válásból profitálni is tudtak – a sok turista a település gazdaságának fellendítésében kulcsszereplő lehet –, de a „turistaáradat” kedvezőtlen hatásokkal is járt, sokan az idegenforgalmi fellendülés árnyoldalaként említették ezeket a fejlesztéseket, amik a paraszti életre, a hagyományőrzésre negatív hatással voltak. Már-már megjegyezték, hogy ezen idegenforgalmitagok frekvenciájával járó néhány menyecskeje „szinte IBUSZ menetrend szerint járt vízért a kútra népviseletében.”¹⁰² Habár ez a jelenség nem volt általános, egynéhány ilyen esetet említenek a források, mégis a paraszti életvitelére nézve sokan károsnak ítélték meg ezt a folyamatot.

Maga a Bokréta Szövetség is rendezett vidéki helyszíneken bemutatókat, amelyeknek célja az volt, hogy minél több látogató utazzon le vidékre is a bokrétás csoportok előadásaira. Több bokrétás falu, de nagyobb városok is rendeztek ilyen ünnepségeket. Ilyen alkalom volt az 1934-ben Baján megrendezett *Bácskai Bokréta*, amelyre filléres gyorsvonat indult Budapestről, Pécsről és Szekszárdról.¹⁰³ Ezek mellett mind a népviseletesek, de főként a Gyöngyösbokréta-mozgalom tagjai számos rendezvényen, a nemzeti identitást erősítő eseményen szerepeltek, majd 1948 után az egyesület megszűnt, és mind a népi kultúra, mind a vidéki parasztság szerepe megváltozott, de az utazási, szereplési lehetőség továbbra is vonzerő maradt a tánccsoportokban való részvételre.

Összegzés

A fent bemutatott példák alapján a közlekedés és a néprajz egy sajátos kapcsolatát igyekeztem bemutatni, ahol a Gyöngyösbokréta népi mozgalomban részt vevő földművesek utazási élményei által a két világháború közötti időszak közlekedési szokásaira, a közlekedés vidékre gyakorolt hatására reflektáltam a példák által. A népi kultúrára a tömegközlekedés, főként a vasút megjelenése erős hatást gyakorolt, akár egy generáció alatt átalakította a földművesek életmódját. S habár a Gyöngyösbokrétában a paraszti társadalom kis része vett részt, mégis néhány példa jól mutatja, hogy az egész (falu)közösség szokásaira hatással voltak ezek az utazási lehetőségek. Az általam bemutatott jelenség,

101 | UJVÁRY 1980: 43.

102 | PÁLFI 1970: 132.

103 | Magyar Hírlap 1934. június 10. 15.

a bokrétázás kapcsolata a közlekedéssel elsősorban nem a kereskedelmi viszonyokra volt hatással, hanem összekötötte a távolabbi települések népét ezzel bővítve egy-egy vidéki település kapcsolati hálóját, amelyek új szokások kialakulását is eredményezték.

Az általam bemutatott jelenség egyben a két világháború közötti időszak közlekedési lehetőségeire is reflektál: a trianoni békeszerződés által megcsonkított vasútvonalakon az út egy-egy vidéki településről akár 8–10 órás utazást jelentett a fővárosig, a bécsi döntések értelmében visszacsatolt területekről pedig akár négy átszállással és hajnali indulással lehetett csak Budapestre érkezni. Sok – a mozgalomban szereplő – település több kilométerre volt a legközelebbi vasútállomástól, így az odáig tartó utat kocsikkal kellett megtenni, ami tovább növelte az utazás idejét és költségét. A fővárosi augusztus 20-i állami ünnepre való toborzás és a kedvezményes jegyek rendszere – és az erre adott reakciók a földművesek részéről – továbbá azt is megmutatta, hogy nem csupán az augusztusi aratási időszak munkái álltak útjába sok vidéki parasztember Budapestre utazásának, hanem a magas jegyárak is, amelyeket nem engedhettek meg maguknak, sokaknak még az 50%-os kedvezményű jegyek is drágának bizonyultak. Az utazás a bemutatott nehézségek ellenére – a világlátás és a közlekedési eszközök használata által – irigyelt és presztízzsel bíró tevékenységnek számított a földművesek között, így a Gyöngyösbokrétán fellépő csoportok tagjai irigyelt tagjai lettek a (falu)közösségeknek.

A falusi turizmus kialakulása és a közlekedésbe való bekapcsolódás átalakította a vidéki földművesek életét és bővítette a közlekedési hálózatot: a parasztok számára felértékelődtek a népszokások e települések életében, miközben új szokások is kialakultak, a népdalokban is megjelentek a közlekedési eszközök, főként a vasút,¹⁰⁴ valamint a népi kultúra kommercializálódását is magával hozta a turizmus megjelenése, ami miatt a Gyöngyösbokréta és a falusi turizmus már a korban is számos kritikát kapott, ami sokszor ellentétben állt azzal, amit maguk a földművesek gondoltak a közlekedési, utazási lehetőségekről. A vasút számára új megállóhelyekként jelentek meg a falusi turizmus népművészeti értékeket bemutató települései, amelyek a „filléres vonatok” nagyon kedvezményes ajánlataival széles közösséget vonzottak az addig kevésbé vagy egyáltalán nem frekvenciált településekre. Emellett a fővárosból autóbuszos utakat is szerveztek ezen településekre. Az így a településekre érkező népes hazai és külföldi látogatók számára ezért a fogadásukra alkalmas helyszínek (idegenforgalmi házak) és produkciók kialakítását eredményezték, valamint kereskedelmi alkalmat is kínáltak a helyieknek népművészeti termékeik értékesítésére.

104 | N.N. 1930: 120–121.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Szakirodalom

- Czeferner Dóra - Nagy Béla é.n.: 1920.: A vasúthálózat és a trianoni határok. <https://tti.abtk.hu/terkepek/1920-a-vasuthalozat-es-a-trianoni-hatarok> – utolsó letöltés: 2022. június 25.
- Eckhardt Sándor (szerk.) 1941: Úr és Paraszt a magyar élet egységében. Budapesti Kir. Magyar Pázmány Péter Tudományegyetem Bölcsészeti Karának Magyarságtudományi Intézete, Budapest.
- Erdei Ferenc 1937: Futóhomok. Athenaeum, Budapest.
- Fügedi Márta 1997: Mítosz és valóság: a matyó népművészet. Officina Musei 6. Miskolc.
- Glózik Klára 2011: A turizmus és szabadidő eltöltésének lehetőségei Magyarországon a dualizmus korában különös tekintettel Békés megyére (1867–1914) Ph.D. értekezés Szegedi Tudományegyetem, Szeged, 70–71.
- Gonda Tibor – Kaposi Zoltán 2019: Pécs turizmusának első aranykora. Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok (4.) 2. 59–81.
- Gönyey Sándor é. n.: A Gyöngyös-bokréta története. (kézirat) In: Dóka Krisztina – Molnár Péter (szerk) 2011: A Gyöngyösbokréta. Írások és dokumentumok a mozgalom történetéből. Folkszemle (http://folkradio.hu/folkszemle/gyongyosbokretao2/index.php#_ftnl – letöltés: 2018. május 23.)
- Gönyey Sándor 1938: A diósjenői „Gyöngyös Bokréta” hitelesítése. Jelentés. Ethnographia (49.) 426–427.
- Gulyás Péter 2016: Az Alföld vidékturizmusának földrajzi jellemzői. PhD tézis. Szegedi Tudományegyetem, Szeged, 46–47.
- Györffy István 1937: A „Gyöngyös Bokréta” műsorának hitelesítése. Ethnographia (48.) 97–99.
- Györffy István 1939: A néphagyomány és a nemzeti művelődés. A Magyar Táj- és Népismeret Könyvtára 1, Budapest.
- Hajdú Katalin 1991: A zsámboki Gyöngyösbokréta. Honismeret (19.) 1. 81–84.
- https://mult-kor.hu/20120604_a_vasut_mint_erv_a_trianoni_targyalasokon – utolsó letöltés: 2022. július 26.
- Kalocsai Péter 2021: A MÁV filléres vonatai és Szombathely (1932–1940). 1. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle 2021. (4.) 231–246.

- Kiss József 2003: Hozzatok díszet nemzetünk javára... Paulini Béla – A Gyöngyösbokréta nyomában – In: Pap János (szerk.): A hagyomány szava... helytörténeti konferencia. Matyóföldi Alkotók és Művészetpártolók Egyesülete, Mezőkövesd, 19–24.
- Kovács Henrik 2009: A Gyöngyösbokréta mint széles társadalmi rétegek életreform-mozgalma. In: Bolvári-Takács Gábor (szerk.): Perspektívák az új évezredben a táncművészetben, a táncpedagógiában és a tánc kutatásban. II. Tánc tudományi konferencia a Magyar Táncművészeti Főiskolán 2009. november 6–7. 44–52.
- Lele József, Ifj. 1983: Gyöngyösbokréta Tápén. In: Múzeumi Kutatások Csongrád Megyében. 35–41.
- Lukács Anikó 2021: Hogyan ünnepeljük Szent István-napját? A két világháború közötti fővárosi Szent István-ünnep és előzményei. <https://bparchiv.hu/statikus/lukacs-aniko-hogyan-unnepeljuk-szent-istvan-napjat> – utolsó letöltés: 2022. június 17.
- Mak, Geert 2005: Európa. XX. Századi utazások. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Misóczki Lajos 1999: Heves megye idegenforgalma 1901–1944 között. *Studia Miskolcensis* 3. Történelmi tanulmányok. Miskolc. <http://mek.niif.hu/02000/02097/html/misoczki.htm> – utolsó letöltés: 2022. augusztus 1.
- Molnár Gergely 2015: A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850–1980). Doktori disszertáció, Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar.
- Nagy Tamás 2001: Trianon és a magyar vasút. In: Döbör András – Kiss Gábor Ferenc (szerk.): Magyarország és Európa: 1919–1939. *Belvedere Meridionale*, Szeged, 149–166. 162.
- Pálfi Csaba 1970: A Gyöngyösbokréta története. *Tánc tudományi Tanulmányok* 1970. (7.) 115–161.
- Pap János 2003: Édesapám igazi kövesdivé vált... Dr. Várallyay Gyula beszél édesapjáról és az orvosi hivatásról Pap Jánosnak. In: Pap János (szerk.): A hagyomány szava... helytörténeti konferencia. Matyóföldi Alkotók és Művészetpártolók Egyesülete, Mezőkövesd, 25–31.
- Szente Dorina 2017: A Gyöngyösbokréta mozgalom rituális világa: a hagyomány őrzésének árnyoldalai. In: Németh András – Vincze Beatrix 2017: *Továbbélő utópiák – magyar életreform-törekvések és nemzetközi recepciós hatások*. Gondolat Kiadó, Budapest, 141–159.
- Tertinszky Edit 1970: Népművelés a Magyar Rádióban (1925–1935). *Kortárs* (14.) 12. 1982–1986.

- Tordai Rita 2012: A vasút mint érv a trianoni tárgyalásokon. Múlt-kor.hu 2012. június 4. https://mult-kor.hu/20120604_a_vasut_mint_erv_a_trianoni_targyalasokon-utolsó letöltés: 2022. július 26.
- Ujváry Ferenc 1982: A Gyöngyösbokréta boldogi csoportjának története. In: Maác László (szerk.): Táncművészeti Dokumentumok. Magyar Táncművészek Szövetsége, Budapest.
- Ujváry Gábor 2012: Pozitív válaszok Trianonra – Klebelsberg Kuno és Hóman Bálint kulturális politikája. Korunk 2012. (23.) II. 66–75.
- Vargyas Lajos (szerk.) 1989: Kodály Zoltán hátrahagyott írásai: Közélet, vallomások, zeneélet. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest.
- Viski Károly 1934: Gyöngyösbokréta. Magyar Szemle 1934. (21.) 12. 409–417.
- Volly István 1977: A Gyöngyös Bokréta indulása (Adalékok). Táncstudományi Tanulmányok 1977. (9.) 343–368.
- Zsákai Tibor 2020: A trianoni békeszerződés és a magyar vasút. Sínek Világa 2020. 6. <https://www.sinekvilaga.hu/a-trianoni-bekeszerzodes-es-a-magyar-vasut?index=2> – utolsó letöltés: 2022. június 30.

Források

- A „Bokrétás dáma-ruha”. Bokrétások Lapja 1935. (2.) 5–6. 7.
- A „Csákvári Földműves Játékszín” primadonnája nem akar színésznő lenni, „hiszen 70 hold földje van”. Esti Kurír 1929. december 13. 6.
- A bokréta derűje. Bokrétások Lapja 1934. (1.) 5. 7.
- A bokrétáság tananyag lett. Bokrétások Lapja 1936. (3.) 1–2. 1.
- A jubileumi esztendőre ez szóm és mondásom. Bokrétások Lapja 1939. (6.) 10. 1–2. 2.
- A Gyöngyösbokréta Hamburgban. Az Ujság 1936. július 22. 11.
- A Magyar Földműves Játékszín szereplése a Szent István héten. Budapesti Hírlap 1931. július 19. 20.
- A magyar tánc „elragadó, felemelő – megható” volt. Bokrétások Lapja 1939. (6.) 6. 2.
- A Szent István-napi ünnepségek. Ujság 1925. augusztus 12. 3.
- Balatonfüreden... Hagyomány Szava 1941. (2.) 11. 1.
- Balogh Mária 1934: A Gyöngyösbe. Bokrétások Lapja 1934. (1.) 5. 2–3.
- BFL Budapest Főváros Levéltára
BFL IV.1501.f. Szent István-heti iratok

- Bokrétás lakodalom Zsámbokon. Hagyomány Szava 1943. (4.) 7. 4.
- Bokrétások Hamburgban – másodszor. Bokrétások Lapja 1938. (5.) 4–6. 3.
- Bokrétások Nagyváradon és Bécsben. Hagyomány Szava 1942. (3.) 5. 1.
- Emlék. Hagyomány Szava 1944. (5.) 9. 2.
- Filléres gyorsvonatok. Vasúti és Közlekedési Közlöny 1935. (66.) 102. 1083.
- Filléres gyorsvonatok. Vasúti és közlekedési közlöny 1936. (67.) 103. 1148.
- Gyöngyösbokréta csak egy van! Bokrétások Lapja 1937. (4.) 6. 2.
- Háry János. Csákvári földműves játékszín első estje a Kamara Színházban. Nemzeti Újság 1929. december 14. 10.
- Hevesi Sándor, Kodály Zoltán, Surányi Miklós a csákvári földművesszínészek Háry Jánosáról. Budapesti Hírlap 1929. december 12. 9.
- Hírek. Székely Nép 1944. február 9. 7.; Hajdú 1991: 84.
- Hírek. Székely Nép 1943. február 5. 7.
- Jánosi György 1935: Az étel nem ízlik. Bokrétások Lapja 1935. (2.) 1. 7.
- Két baráti nemzet találkozott. Békés Megyei Közlöny 1937. május 20. 1.
- Kilenc szólás-mondás – egy faluból. Bokrétások Lapja 1940. (7.) 5. 4.
- Kiss József 1935: Bokrétások a viharzó Balatonon. Bokrétások Lapja 1935. (2.) 10. 4.
- Klebelsberg Kuno 1922: Az Országos Magyar Gyűjteményegyetem. I. Törvényjavaslat nemzeti nagy közgyűjteményeink önkormányzatáról és személyzetük minősítéséről. Benyújtott a nemzetgyűlés 1922. augusztus 17-iki ülésén. In: Gróf Klebelsberg Kuno beszédei, cikkei és törvényjavaslatai 1916–1926. Budapest, 1927. Athenaeum Irodalmi És Nyomdai R.-T., Budapest. 74–84.
- Kokas Kálmán 1935: Az „állam vize” és egyebek. Bokrétások Lapja 1935. (2.) 4. 5.
- Magyar Távirati Iroda 1941. március 1.
- Módosított alapszabályaink. Bokrétások Lapja 1938. (5.) 4–6. 1.
- Molnár Imre 1934: Főtitkári jelentés a Magyar Bokréta Szövetség 1934. évi működéséről. Bokrétások Lapja 1935. (2.) 4. 3.
- MTA ZTI – Magyar Tudományos Akadémia Zenetudományi Intézet
Akt 1590. Gyöngy Ilona 2001: A Gyöngyösbokréta mozgalom- és a nagyapám. Szakdolgozat, Magyar Táncművészeti Egyetem. Interjú Vajda Józseffel. 30.
- Négy bokrétát Bécsbe küld a kultuszminisztérium. Magyar Hírlap 1934. június 10. 15.
- N.N. 1930: Vasút a nép dalos száján. In: Vass István (szerk.) 1930: Magyar Vasutasok Albuma. A Magyar Vasutasok Album-vállalat, Budapest. 120–121.
- Országos Színháztörténeti Múzeum és Intézet, Táncarchívum.

- OSZMI TA HGY₃₄. Magyar Bokréta története III. Tóth Pál József: Koppányszántói menyecskék... Szakcsi és Vidéki Hírek
- OSZMI TA HGY₃₄. A Magyar Bokréta története VII. Szabó Dezső 1939: Mai jegyzetek. Páratlan élménynek ígérkezik a Magyar Búzavirág debreceni szabadtéri előadása. 8 Órai Újság 1934. június 3. 10.
- Paulini Béla 1935a: „Az összes nemzetek barátja lettem.” Bokrétásokkal Londonországban. Bokrétások Lapja 1935. (2.) 8. 3–5. 5.
- Paulini Béla 1935b: Bokrétások Bécsvárában. Bokrétások Lapja 1935. (2.) 5–6. 3.
- Szépséges „helyi” bokréta napok. Bokrétások Lapja 1936. (3.) 5–6. 4.
- Teljes beszámoló a cannes-i útról. Bokrétások Lapja 1937. (4.) 3–4–5. 1–3.
- Tüske Jenő 1941: A vasút az idegenforgalom szolgálatában. Idegenforgalmi Újságírók Egyesülete, Budapest.
- Ujváry Ferenc 1984: Bokréták a Galga völgyében. Petőfi Sándor Művelődési Központ, Aszód.
- Wilhelm Gustloff German ocean liner. Szócikk. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/technology/ocean-liner> – utolsó letöltés: 2022. szeptember 6.
- Zehery Lajos 1941: Dr. Schlegelberger Ferenc államtitkár magyarországi látogatása. Magyar jogi szemle (22.) 17. 353–355.

Balogh Tamás Zoltán: Zsuzsi-vasút, mint kapocs – Debrecentől Ligetaljáig

A debreceni Zsuzsi-vasút ma Magyarország legidősebb kisvasútja. Létrejöttét és megindítását elsősorban gazdasági szerepe indokolta. 1882. július 17-én nyitották meg a vasútvonalat Debrecen-Fateleptől Csereerdőn, a Kutwabagosi-pusztán, Nyírmártonfalván és Belső-Gúton át a Külső-Gúti-erdőig. Elsődleges célja a fakitermelés elősegítése, a kivágott faanyag elszállítása volt. A vasúti pályát ócska, használt sínekből építették meg, a nyomtávja egyedi volt: 950 mm. Az első mozdony a dolgozóktól a „Zsuzsi” nevet kapta. 1903-tól az Erdőpuszták déli részén (Fancsika, Bánk, Pac) is kiépítették a vasutat, ennek érdekessége, hogy a Debrecen–Nagykároly normál nyomtávú vasútvonal felett egy Hennebique-rendszerű vasbeton hídon vezetett át a pálya. A vasbeton híd Zielinszki Szilárd hídépítő-mérnök és műegyetemi tanár terve alapján készült, ez volt Magyarország első vasbeton hídja. A vasút 1922-re immár új nyomvonalon közlekedett a Gúti-erdőbe s 1923. január 25-én megindult a személyforgalom is. Így több funkcióval gazdagodott a kisvasút, a lakosság birtokba vette életének könnyítése végett. (piacozás, munkába, illetve iskolába járás, kirándulás stb.) A vasút nyomvonalát folyamatosan hosszabbították 1925–1950 között, így Nyírmártonfalva után Nyíracsa, Nyírlugos és Nyírbéltek is bekerült a Zsuzsi-vasút állomásai közé. 1949-ben államosították a vasutat és 1950-től a Magyar Államvasutak vette át az üzemeltetést. 1956-ban érkezett meg a vasútra az első dízelmozdony és az 1960-as években megszüntették a gőzvonatát. 1961-ben a vasutat átépítették 950 mm-ről 760 mm-re. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció a kisvasutat – a kevés utasszámra hivatkozva – 1977. augusztus 31-én megszüntette, a lakosság szeptember 1-től már autóbusszal közlekedett. A megszűnés után a tanyavilág elsorvadt, a „battyók” eltűntek, így a gazdálkodó lakosságot megfosztották a megélhetési forrásaiktól. Egyes területekre (például Hármashegyfalja) ma sincs semmilyen közlekedési kapcsolat. A Zsuzsi-vonat debreceni szakasza megmenekült, 1978 és 1990 között Út-törővasútként, 1990-től napjainkig erdei vasútként működik. Ma már csak a turizmust szolgálja.

Tamás Zoltán Balogh: Zsuzsi-Railways, as a Link – from Debrecen to Ligetalja

Zsuzsi-Railways in Debrecen is Hungary's oldest light (narrow-gauge) railway today. Its establishment and operation were primarily justified by its economic role. The railway line was inaugurated on 17th July 1882, and it ran from Debrecen-Fatelep (timber yard) to the Külső Gúti erdő (forest) through Csereerdő, Kutwabagosi-Pusztá, Nyírmártonfalva and Belső-Gút. Its primary purpose was to assist in timbering and to transport the felled timber wood. The track was built of dilapidated and used rails with a unique 950-mm gauge. The employees gave the name Zsuzsi to the first engine. From 1903, the railway was further constructed in the southern part of Erdőpuszták (Fancsika, Bánk, Pac), and as a matter of curiosity is that the track ran on a Hennebique-system-reinforced-concrete bridge above the standard gauge railway line between Debrecen and Nagykaroly. The reinforced-concrete bridge was constructed by the design of Szilárd Zielinszki, a bridge construction engineer and Institute of Technology professor. That was the first reinforced-concrete bridge in Hungary. The railway ran on its new track to the Gúti forest by 1922, and passenger transport started on 25th January 1923. Thus, the light railway became a multifunctional carrier. The inhabitants of the area were happy to take possession of the railway because it made their life easier (marketing, commuting to work or school, excursions, etc.) The track of the line was continually lengthened between 1925 and 1950, thus after Nyírmártonfalva, Nyíracsa, Nyírlugos, and Nyírbéltek also became stations on Zsuzsi-Railway's route. In 1949, the railway was nationalized, and from 1950 the Hungarian State Railways operated it. The first diesel engine turned up on the railways in 1956, and in the 1960s, steam traction was phased out. In 1961 the railway was reconstructed, and the gauge was changed from 950 mm to 760 mm. The transport policy management ceased the light railway referring to the low number of passengers on 31st August 1977, and the inhabitants switched to coaches from 1st September. After the cessation, the network of small, isolated farms wasted away, and 'bucksters' disappeared; thus, the population was deprived of its source of livelihood. Certain areas (e.g., Hármashegyfalja) do not have any kind of connection even today. The Debrecen section of the Zsuzsi-railway escaped: it operated as a Pioneer Railway between 1978 and 1990, and since 1990 it has been a forest railway up to the present day; it serves the purposes of tourism.



Balogh Tamás Zoltán

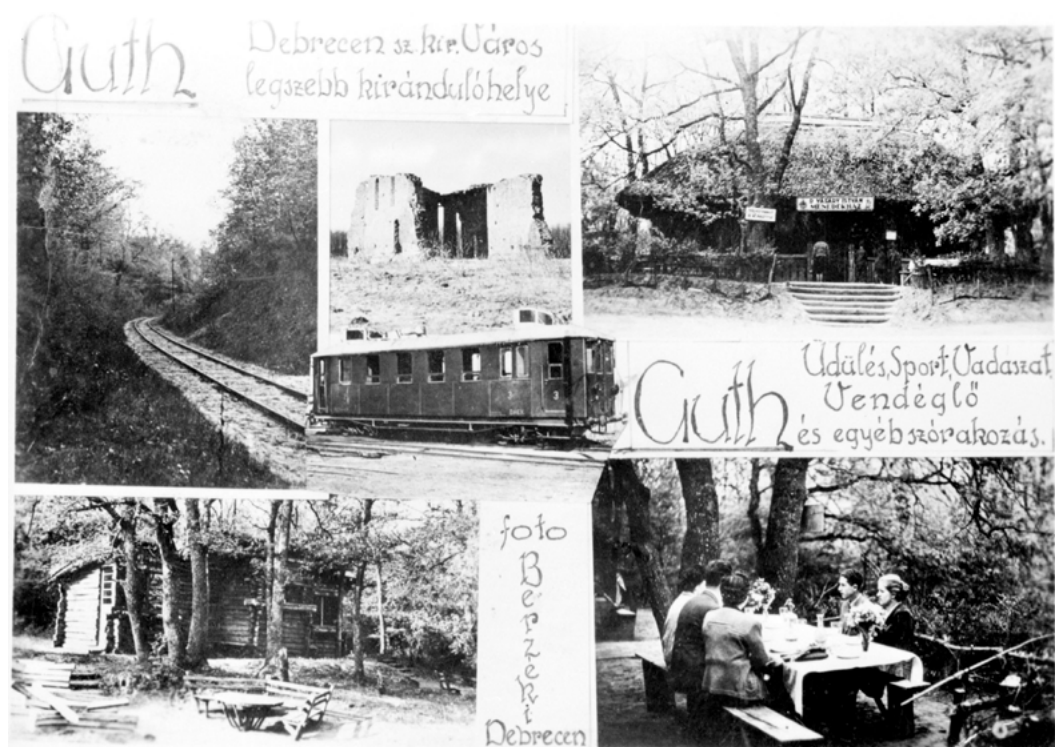
Zsuzsi-vasút, mint kapocs – Debrecenről Ligetaljáig

A debreceni Zsuzsi-vasút ma Magyarország legidősebb kisvasútja. Az 1882-es megindítását elsősorban gazdasági szerepe indokolta. A személyszállítást 1923-ban engedélyezték az így többfunkcióssá váló vasúton, amely ezt követően a gazdasági feladatai mellett kulturális és turisztikai missziót is ellátott. Mivel megnőtt az igény a falu és város közötti közlekedés javítására, a vasútvonalat több ütemben meghosszabbították a Gúti-erdőtől egészen Nyírbéltekig. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció hatására a kisvasutat a kevés utasszámra hivatkozva 1977. augusztus 31-én megszüntették, a tiltakozó hoppon maradt lakosság azóta is autóbusszal közlekedik. A Zsuzsi-vasút debreceni szakasza megmenekült: 1978 és 1990 között Úttörővasútként, 1990-től napjainkig erdei kisvasútként üzemel.

1. A Zsuzsi-vasút vonalhálózatának története (1882–1950)

A századforduló előtt Debrecen város tulajdonában volt a Nagyerdő és a Gúti-erdő. A városi erdőgazdálkodásnak az volt a célja, hogy a Gúti-erdőben évente kivágott 35 ezer köbméter fát a városba szállítsák. Mivel a lóvontatású szekérrel nehéz volt a szállítás, szükség volt egy ipari vasút kiépítésére, amely könnyebben és gyorsabban bevitte a fát Debrecenbe.¹ Az első terveket a Magyar Északkeleti Vasúttársaság készítette el úgy, hogy a Debrecen–Nyírábrány normál nyomtávú vasútvonalból ágazott volna ki Halápnál, vagy Vámospércsnél a pálya, a Gúti-erdőhöz, azonban ez az elképzelés pénzhiány miatt nem valósult meg. Ennek következtében Simonffy Imre, Debrecen polgármestere pályázatot hirdetett egy gazdasági vasút megépítésére, valamint ennek üzemeltetésére és a kitermelt fa szállítására. A pályázat nyertese Kopf Dávid és Steinberger Gyula vállalkozók

1 | SZEMEREY 2014: 5.



lettek. A helyszíni bejárás 1881. december 3-án, míg a közigazgatási bejárás 1882. február 9–10-én történt.²

Ordódy Pál közmunka- és közlekedésügyi miniszter 5952/1882. számon 1882. március 10-én kiadta az építési engedélyt, az építkezés május közepétől kezdődött. A legújabb kutatás alapján 1882. július 17-én nyitották meg a vasútvonalat Debrecen-Fateleptől Csereerdőn, a Kutwabagosi-pusztán, Nyírmártonfalván és Belső-Gúton át a Külső-Gúti-erdőig.³ A Kopf–Steinberger-féle vasútvállalkozás neve „Debrecen-Guthi Vasúti Vállalat” lett.⁴ A vasúti pályát ócska, használt sínekből építették meg, a nyomtávja egyedi volt: 950 mm.⁵ Az első mozdonyt, amely a dolgozóktól a „Zsuzsi” nevet kapta⁶ (innen terjedt el

2 | Vasúti és Közlekedési Közlöny. XIII. évf. 15. sz. (1882. február 3.) 108.

3 | Vasúti és Közlekedési Közlöny. XIII. évf. 85. sz. (1882. július 19.) 550.

4 | SZEMEREY 2014: 6.

5 | SZEMEREY 2014: 7.

6 | Megjegyzés: Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyagaiban Ősz András MÁV-főintéző szerint a Zsuzsi név eredete a gőzmozdony csatlójára volt vésvé. (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

a köznyelvben a „Zsuzsi-vasút” elnevezés) Münchenben a Krauss és Társa Művek készítette, és 1882. április 27-én szállították Debrecenbe. (Gyári száma: 911/1882.)⁷ Ezenkívül még egy gőzmozdonyt, illetve néhány teher- és személyvagont vett a vállalat, utóbbiakat a fakitermelő személyzet számára vásárolták meg.

Az évek folyamán nemcsak a Gúti-erdőből szállítottak fát a városba, hanem később az Erdőpuszták déli részéről is. Ezeket a vonalakat ideiglenes jellegű „repülővágánnyal” építették meg. A délre menő vonalak érdekessége ezen kívül az volt, hogy a Debrecen–Nagykároly normál nyomtávú vasútvonal felett egy Hennebique-rendszerű vasbeton hídon vezetett át a pálya. A vasbeton híd Zielinszki Szilárd hídépítő-mérnök és műegyetemi tanár terve alapján készült, ez volt Magyarország első vasbeton hídja.⁸ Zielinszki a hidat 1903 áprilisában tervezte meg a Városi Tanács megrendelésére, amelyet Aczél Géza városi főmérnök engedélyezett.⁹

A fancsikai erdőn keresztül vágó báltisztai vonalat 1903-ban adták át, műtanrendőri bejárását szeptember 21-én tartották. A bodzási meghosszabbítás 1904-ben, a halápi szárnyvonal műtanrendőri bejárása 1906. október 15-én történt meg. További szárnyvonalat építettek a Bánki-erdők felé: a Paci-erdő felé tartó vonalat 1908 novemberében nyitották meg, a Mézeshegy felé tartó másik szárnyvonalat 1909-ben adták át.¹⁰ A repülővágányoknak a kitermelt fa elszállításának a megkönnyítése volt a célja, egészen 1945-ig üzemeltek az erdei iparvasúton. Személyszállítást ezeken a vonalakon nem végeztek.

A nagy háború után a vasút állapota romlani kezdett, a fakitermelés nehezzé vált. A város elhatározta, hogy új nyomvonalat hoznak létre. A vasút átépítése miatt a város közgyűlése 1920 szeptemberében hitelt vett fel,¹¹ de emellett az átépítést több földbirtokos is támogatta, köztük Reviczky József és Várady Szabó János birtokosok, akik cserébe 20 éven keresztül szállítási és átrakási kedvezményben részesültek, valamint részt vehettek a menetrend kialakításában.¹² A vasút 1922 végére készült el, külső végállomása a Belső-Gúti erdőben lévő „Guth” állomás lett. Ugyanebben az évben a Hármashegy rakodóvágányok is elkészültek, amelyeket 1945-ig használtak.¹³ A város közgyűlése a hálózat bővítése után a minisztériumhoz folyamodott „korlátozott személyforgalom” engedélyezése ügyében. A Kereskedelemügyi Minisztérium 74.310/1923 számon megadta

7 | SZEMEREY 2014: 23.

8 | SIMONYI 2004: 276-277.

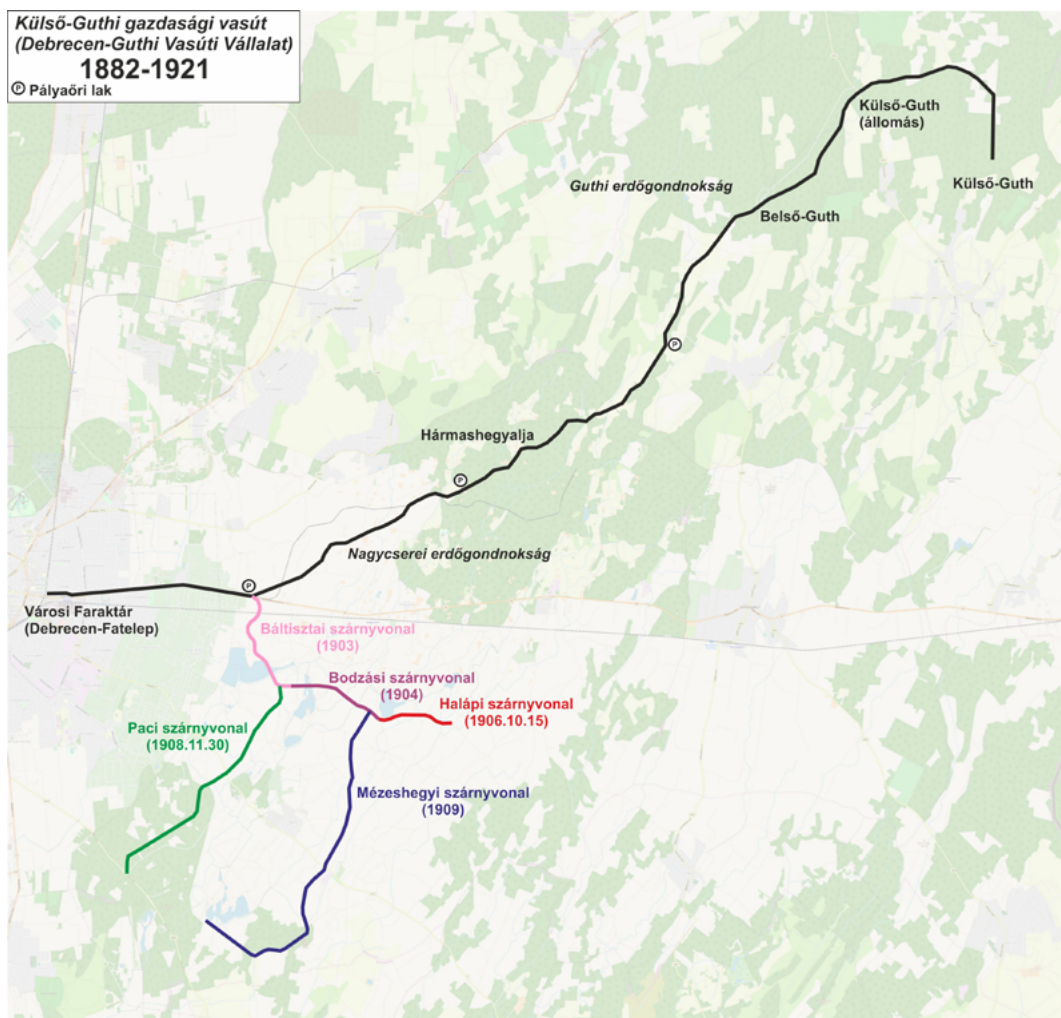
9 | DMJV Mikrofilmtár („Végyes MÁV anyagok” doboz).

10 | SIMONYI 2004: 278-279.

11 | SIMONYI 2004: 280.

12 | SIMONYI 2004: 280. és BALOGH 2022: 12.

13 | BALOGH 2022: 12.



az engedélyt,¹⁴ az 1923. január 15-én megtartott műtanrendőri bejárás után január 25-én elindították a személyforgalmat a Gúti-vasúton.¹⁵

„Az engedélyben megtiltották a rugózatlan, merev ütközős és fék nélküli személykocsik üzemeltetését, illetve elrendelték a meglévők átalakítását.”¹⁶ A személyforgalom elindításának köszönhetően gyors fellendülés kezdődött a környéken, kirándulók, valamint cserkészek ezrei

¹⁴ | SZEMEREY 2014: 9.

¹⁵ | Egyetértés, 1923.01.25: 3.

¹⁶ | SZEMEREY 2014: 9.



látogattak el a Gúthi-erdőbe, és ezt a kirándulási lehetőséget a város is támogatta. Üdülőházak, menedékházak, vendéglők épültek a vasút közelében lévő erdőben. Leginkább a dr. Vásáry István menedékház 1931. június 14-i megnyitása után¹⁷ nőtt meg a forgalom. A falun élőknek is kedvezett a vasút, amely a Debrecenbe való bejárást könnyítette meg. A legtöbb hasznot a tanya lakossága húzta, akik terményeiket a város piacaira juttatták el. „A „tanyasiak” a baromfi, sertés, szarvasmarha húsán kívül napról-napra friss tojással, tejjel, vajjal, túróval, gyümölccsel gazdagították a város piacait.”¹⁸ „Egy-egy évben 52–87 ezer személy utazott a »Zsuzsi« erdeivasúton miközben 3.000 m3 szerfát és 35.000 m3 tűzfát szállított Debrecenbe.”¹⁹ A vasútvonalon 1925-től jelennek meg a motorkocsik és a sínautók a személyforgalom részére.²⁰

17 | Turisták Lapja, 1931: 232–233.

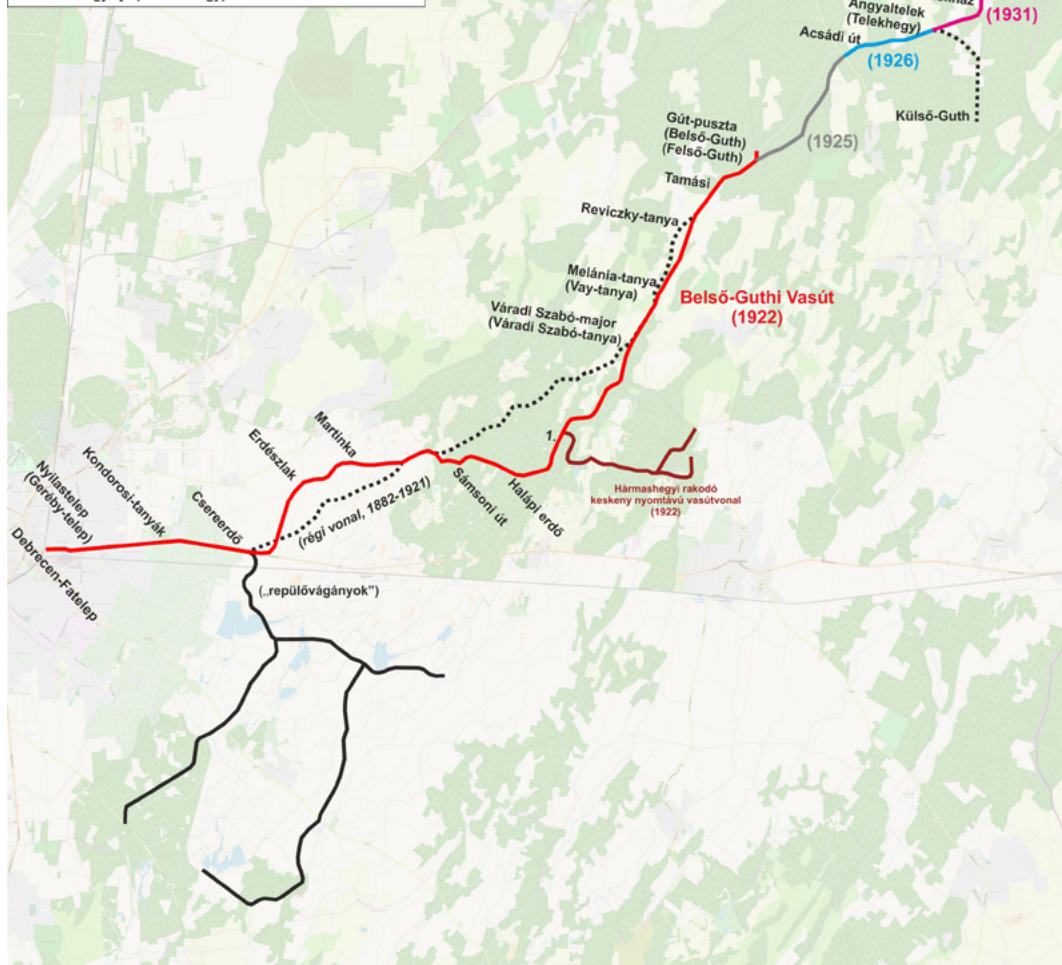
18 | SZEMERÉDY 2009: 126.

19 | SZEMERÉDY 2009: 126.

20 | SZEMEREY 2014: 9.

A Zsuzsi-vasút nyomvonal (1921-1945)

1. Hármashegyfalja (Hármashegy)



A Zsuzsi-vasút az 1920-as évektől tovább terjeszkedett: 1925-ben az Acsádi útig, 1926-ban az Angyaltelekig, 1931-ben a dr. Vásáry István menedékházig, 1937-ben a Várhegyi rakodóig hosszabbították meg a vonalat. A személyforgalom elindítása után a következő állomások és megállóhelyek létesültek: Debrecen-Fatelep, Geréby-telep (később Nyilas-telep), Kondoros (vagy Kondorosi-tanyák), Csereerdő, Erdészlak, Martinka, Sámsoni

út, Halápi erdő, Hármashegyfalja (vagy Hármashegy), Váradi Szabó-tanya, Melánia-tanya, Reviczky-tanya, Tamási, „Guth”, Acsádi út, Angyaltelek, dr. Vásáry István menedékház, Várhegyi rakodó.²¹ Váradi Szabó-tanya, Melánia-tanya és Reviczky-tanya megállókat azokról a nagybirtokosokról nevezték el, akiknek birtokközpontjához közelebb esett.

Már 1939-ben elkészültek a tervek a vonalhosszabbításra Nyírlugos és Nyírbéltek felé,²² azonban ezt ebben az időszakban nem tudták megvalósítani. Ennek a közvetlen oka a Hajdú és Szabolcs vármegyék közötti rivalizálás volt.²³ A két település vasúti összekapcsolásával próbálkozott korábban már a Debrecen–Nyírbátori Helyiérdekű Vasút is Nyíradony kiágazással, a Kereskedelemügyi Minisztérium 1912. február 12-én 7987. szám alatt kelt javaslata alapján,²⁴ de a fent említett okok miatt a megvalósításra nem került sor. A helyzetet a háború után egy tollvonással orvosolták azzal, hogy megyerendezés címszóval 1946-ban Nyírmártonfalvát, 1950-ben pedig Nyíracsadót Szabolcs vármegyétől Hajdú vármegyéhez csatolták.

*„A II. világháború a D.V.G.V. vonalán is súlyos károkat okozott. 1944. június 2-án csak Debrecen Fátalep állomásra 24 darab 250 kg-os bomba hullott. Később a járművek egy része is megsérült. 1944. október 17. és október 21. között a forgalom a háborús cselekmények miatt szünetelt.”*²⁵ A Zsuzsi-vasút is kivette részét a háborúból, a debreceni csata idején katonákat is szállított.²⁶ *„A háborús károkat gyorsan helyreállították. A vasút dolgozói, családtagjaik és a helybéli lakosok közös erővel láttak munkához, segítségükkel újra megindult a forgalom.”*²⁷ Azonban ez a „közös munka” a mai értelmezésben már más tartalommal bír. Varga Béla vonatvezető Taar Ferenc rádióinterjújában kifejtette, hogy ez a propaganda által szajkózott „önkéntes és közös munka” az 1940-es évek második felében mást jelentett. Ez valójában az akkori politikai helyzet diktálta „kényszermunka” volt. A szovjet megszállású Magyarország kormányzati utasítására 1000 óra „helyreállítási” kötelező közmunka²⁸ volt,

21 | BALOGH TAMÁS ZOLTÁN - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>

22 | LINZBAUER 1989: 454.

23 | Ez a rivalizálás már a Debrecen–Nyírbátori Helyiérdekű Vasút építkezésénél is előfordult, amikor Szabolcs vármegye egy „kontravicinálissal” (Szabolcsvármegyei HÉV) lehetetlenné akarta tenni a Hajdúsámon és Nyírbátori közötti vonalkapcsolatot, azonban az „ellen-helyiérdekű vasút” nem valósult meg és így az uralkodó és a minisztérium akadály nélkül megadta az engedélyt a DNyBV megvalósítására. – Papp 2011: 18–19.

24 | Vasúti és közlekedési közlöny, 1928. szeptember 23

25 | LINZBAUER 1989: 454–455.

26 | TAAR FERENC Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

27 | LINZBAUER 1989: 455.

28 | A kötelező közmunka más néven éhségmunka a kényszermunka egyik fajtája, amikor dolgozók, munkások „erőltetett menetben”, gyors tempóban és ingyen a szovjet Vörös Hadsereg „segítségével” (vagy nélkülük) helyreállítják a háborúban elszennvedett károkat. A propaganda úgy állította be őket, hogy önként, lendülettel és önbizalommal vállalkoztak a megfeszített munkára. A kötelező közmunka nem azonos a málenkij-robottal.

kiszabva minden magyar dolgozó számára.²⁹ Ahogy az 1970-ben készült *A szocialista vasút* című propaganda dokumentum-filmben ez hallható: „*Mi indíthatta az ország vérkeringését? Mindenek előtt a közlekedés. Ezért adta ki a párt a jelszót: Arccal a vasút felé! A felszabadult munkásság megértette a felhívást, benépesültek a gyárok a munkahelyek, megindultak a gépek. Éjjel-nappal folyt a megfeszített munka: tépett-szakadt ruhában, lyukas cipőben, éhesen, súlyos nélkülözések között. Szükség volt erre, mert az ország újjáépítését csak a vasúti közlekedés helyreállítása biztosíthatta.*”³⁰

Ugyanúgy kötelező közmunkával építették meg a Nyírlugos és Nyírbétek felé haladó vágányt is, így ez volt az első kisvasút Magyarországon, ahol vonalhosszabbítás történt a háború után.³¹ A Nyírlugosig tartó új szakaszt 1946. január 6-án,³² a nyírbétekit 1950. november 19-én³³ adták át. Az új vonalon Nyírlugos, Nyírlugos-felső, Nyírbétek-alsó és Nyírbétek állomások és megállóhelyek jöttek létre.

Magyarország második úttörővasútját, a Gúti-erdei Úttörővasutat 1950. augusztus 20-án indították el, melynek járatai vasárnap és ünnepnap közlekedtek.³⁴ Az úttörővasút a Debreceni Vidámparki Úttörővasút átadásáig, 1960. május 1-ig üzemelt. „*Voltak elképzelések a vasút továbbépítésére, mégpedig Nyírbétek elágazással Encsencs, Nyírpilis, Nyírvasvári érintésével Nyírbátorig és Újtanya, Aporháza, Vállaj, Mart érintésével Nagyecsedig.*”³⁵ A vasúti magánvállalkozás a háború utáni időszakban megszűnt, 1949. január 5-től a 13390/1948. sz. kormányhatározat alapján államosították, majd 1950. július 15-től a Magyar Államvasutak vette át az üzemeltetést, innentől az elnevezése MÁV Debreceni Gazdasági Vasútra változott. A vasúti pálya 950 mm-es nyomtávolságát 1961-ben a szabványos 760 mm-re cserélték.³⁶ 1956-tól C50 típusú dízelmozdonyok, 1961-től Mk48-as dízelmozdonyok közlekedtek a kisvasút vonalán. Az 1960-as években érkeztek ide a korszerű Bax sorozatjelű kocsik, ennek hatására a régi járműállományt leselejtezték, a gőzvontatást megszüntették.³⁷

29 | TAAR FERENC Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

30 | A szocialista vasútert: <https://www.youtube.com/watch?v=VcPfKcIO2Mw>: 1:54 – 2:38. A letöltés időpontja: 2020.11.02.

31 | TAAR FERENC Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

32 | Néplap 1946. január 5: 2.

33 | Néplap 1950. november 15: 3.

34 | Néplap 1950. augusztus 20: 3., 1950. augusztus 22: 3.

35 | LINZBAUER 1989: 455.

36 | SZEMEREY 2014: 14.

37 | Debrecen kisvasúti állománylistájának adatbázisa: https://www.kisvasut.hu/jarmulista/view_lista.php?va-sut=20

2. „A cél szentesíti az eszközt.” – A vasút szerepe és a város-falu kapcsolat

A kisvasút 1882 és 1923 közötti időszakban a kitermelt fa elszállításával, csak Debrecen várost szolgálta ki. A fafeldolgozás a Városi Fatelepen³⁸ történt meg, amely a Zsuzsi-vasút kiinduló állomása is volt. A Fatelep államvasúti kapcsolattal is rendelkezett, amely megkönnyítette az faanyagok átrakását a keskeny nyomközű vasútól a normál nyomközűre.

A gazdasági vasút a falvakkal és a térség tanyavilágával csak a személyszállítás 1923-as engedélyezésével került kapcsolatba.

2.1. A Zsuzsi-vasút gazdasági szerepe

A Zsuzsi-vasútnak az 1977-es felszámolásáig fontos szerepe volt a faanyagok szállításában s így közvetve a feldolgozásban is. Nemcsak Debrecennek, hanem a többi vasút menti településnek és a tanyavilágnak is szüksége volt a fára, tüzelőre, építőanyagra. Azonban 1923-tól bővült a Zsuzsi-vasút gazdasági szerepe. Engedélyezték a személyszállítást, így a tanyai lakosság az áruját a debreceni piacokon adhatta el.³⁹ Így a kapott pénzért a gazdák mezőgazdasági és más használati eszközöket tudtak vásárolni. A gazdálkodók és a város lakossága között szinte napi kapcsolat alakult ki a kisvasút segítségével, egészen a megszűnésig. *„Debrecen-Fatelep nemcsak végállomás, fakitermelő és kocsüzem volt, hanem helyi piac is működött az állomáson péntekenként és szombatonként, itt zajlott le a falusi, tanyai és a városi lakosság közötti kereskedelem. A háború után sokszor volt üzérkedés oly módon, hogy a spekuláns felszállt a vonatra a Szabadságtelep megállónál, és míg a vonat a Fatelep állomásra tartott már a vonaton felvásárolták a tanyalakosok áruját és a város piacain drágábban adták el.”*⁴⁰ A kitermelt fa mellett más helyi építkezésekhez rendelt építőanyagokat is szállítottak a kisvasúton.

Az adatok szerint 1940-ben 31 072 t, 1941-ben 30 953 t, 1942-ben pedig 30 421 tonna árut szállított a kisvasút.⁴¹

38 | A Fatelepen mérleggel, raktárral, fűrész-, körfűrész-üzemmel, famegmunkáló csoporttal, őrházzal, mozdony-színnel, fordítókoronggal, műhellyel, csillevágánnyal és normál nyomtávú átrakó vágánnyal is rendelkezett.

39 | SZŰCS 2009: 271.

40 | BALOGH 2022: 61.

41 | SZŰCS 2009: 272.

2.2. A Zsuzsi-vasút alanyi szerepe

A személyszállítás 1923-as elindítása fontos eseménye volt a Zsuzsi-vasútnak. A Zsuzsi-vasút összekötötte a város, a falusi települések és a tanyavilág lakóit.

A város számára a kisvasút nem csak a fakitermelés révén hozott hasznot, hanem a turizmusban rejlő lehetőségeket is meglátta benne. A lakosság szívesen kirándult az Erdőspusztákra, a Gúti-erdőbe és a Gúti templomromhoz. Mások látogatási céllal vették igénybe. A vasút mentén sorra épültek fel az üdülőházak, menedékházak, turistaházak, vendéglők, sokszor a város anyagi támogatásával. Erre jó példa az 1931. június 14-én megnyílt dr. Vásáry István menedékház, amely a nevét adó debreceni polgármester támogatásával épült meg. A háború után a cserkészmozgalmat felváltotta az úttörőmozgalom, így 1950. augusztus 20-tól ünnepnapokon és vasárnapokon az úttörőkké volt a kisvasút (Úttörővasút). Később a város pihenőhelyeket tervezett Debrecen közigazgatási területén, de ezt csak 1978 után valósították meg. Ilyen pihenőhely volt a Nagycserei parkerdő Erdészlak megállóhely mellett, vagy a Hármashegyi pihenőerdő a hármashegyjai végállomás közelében.

Nyírmártonfalvától kifelé a vasút közelében szórványosan lévő tanyák lakói több célból használták a kisvasutat. Elsősorban áruik szállítására, amely hasznot hozott a tulajdonosainak. A városba való bejárást, valamint a város-falu közötti ingázást könnyítette meg azoknak, akiknek a városban voltak elintézendő ügyeik, vagy a városban tanultak/dolgoztak, így a menetrend is ehhez igazodott. A kisvasúttal jutottak el az iskolába,⁴² az orvosi rendelőbe, vagy a postára stb. Később már nem csak Debrecenbe jártak be, hanem más városokba, munkahelyekre is, így külön menetrend szerinti munkásvonatokat is indítottak szombat és vasárnap éjjel és hajnalban.⁴³ Havonta 37–40 ezer utas, bérletesekkel együtt 50–55 ezer utas használta a Zsuzsi-vasutat.⁴⁴ Nyírmártonfalván kis személyforgalom volt. Az utazóközönség 30–35%-a diák, ők főleg a Műhelytelepi általános iskolába jártak, a felnőttek nagy része dolgozó és orvosi ellátásra szoruló volt.⁴⁵ 1940-ben 52 756 főt szállított el a vasút, a következő évben 76 385 utast, 1942-ben pedig 87 303-an utaztak a Zsuzsi-vasúton.⁴⁶

42 | Az analfabetizmus csökkentésére gróf Klebelsberg Kuno közoktatásügyminiszter 106 az 1926. évi VII. törvény cikk alapján szorgalmazta a népiskolák, népi elemi iskolák, tanyasi iskolák megvalósítását. – BALOGH 2022: 26. (A falusi iskolák Eötvös József báró vallás- és közoktatásügyi miniszter népiskolai közoktatásról szóló törvényében [1868. 38. tc.] minden faluban volt elemi iskola.)

43 | TAAR FERENC Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

44 | TAAR FERENC Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

45 | TAAR FERENC Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

46 | SZÚCS 2009: 271.

Az 1950-es években a tanyán gazdálkodók nagy részét kulákként bélyegezték meg, terményeiket begyűjtötték, birtokaikat tagosították, a gazdákat termelő szövetkezetbe (TSZ) való belépésre és a tanyaközpontba való beköltözésre kényszerítették.⁴⁷ Az Erdőspusztákon viszont a nyugati területhez képest (Macs, Ondód) nem volt nagy egybefüggő megművelhető földterület, a tanyák szórványosan terültek el a telekbirtoktól kezdve a törpebirtokokon át a közepes birtokig. Ezekről sem az állam, sem a tanács, de még a termelőszövetkezet sem tudta elűzni a tanyasiakat. Itt tagosítani is nehezebb volt az apparátus számára, így újabb taktikát vetettek be az erdőspusztai egyéni gazdálkodók elűzésére. A módszerük az volt, hogy ha tagosítással vagy fenyegetéssel nem sikerült, akkor a közellátás (orvosi rendelő, bolt, iskola stb.) viszonylagos elérhetőségének megvonásával, azaz az elérhető szállítási eszköz megszüntetésével lehetetlenítették el a tanyasiak életét. Így az ott lakó vagy otthagyták a tanyáját és beköltözött a tanyaközpontba, vagy boldogult, ahogy tudott. Ezért a Zsuzsi-vasút megszüntetését mind az állam, mind a városi tanács egyaránt javasolta.

A Zsuzsi-vasút 1950 és 1977 között kilenc állomás és tíz megállóhellyel rendelkezett (Debrecenről Nyírbéltekig felsorolva: Debrecen-Fatelep állomás, Szabadságtelep megállóhely, Kondoros [később Fancsika] megállóhely, Csereerdő állomás, Erdészlak megállóhely, Martinka állomás, Sámsoni út megállóhely, Haláperdő megállóhely, Hármashegyfalja állomás, Nyírmártonfalva állomás, Nyírmártonfalva-alsó megállóhely, „Guth” [Gút] állomás, Nyíracsad állomás, Angyaltelek megállóhely, Menedékház megállóhely, Nyírlugos állomás, Nyírlugos-felső megállóhely, Nyírbéltek-alsó megállóhely, Nyírbéltek állomás). Felvételi épülettel minden állomás rendelkezett. „Guth” állomáson és Nyírmártonfalva-alsó megállóhelynél váróteremként egy selejtezett vasúti személykocsit alkalmaztak. A települések és a megállóhelyek között általában nagy távolság volt. A település központjától Nyírmártonfalva állomás 2,6 km-re, Nyíracsad állomás 6 km-re (Asszonyrésztől 2,5 km-re), Nyírlugos állomás 800 méterre, Nyírbéltek állomás pedig 1,4 km távolságra esett.

Állomásfőnökök, mozdonyvezetők, kalauzok, pályafenntartók, sorompóőrök és a többi vasúti alkalmazott is mind tették dolgukat nap, mint nap a Zsuzsin. Generációkon keresztül, apáról fiúra hagyva, folytatták tevékenységüket a vasútnál. 1940-ben 85 fő volt a gazdasági vasút személyzete.⁴⁸ Az 1974-es alkalmazotti létszám szerint a forgalomnál (három állomáson) 34 fő, a pályafenntartásnál (két, főpályamasteri szakaszon) 30 fő, a vontatásnál (utazó személyzet és műhelyben) 21 fő, összesen 85 fő dolgozott a Zsuzsin.⁴⁹

47 | Erről bővebben BALOGH 2022. tanulmányában olvasható.

48 | SZÚCS 2009: 268–269.

49 | SZEMEREY 2014: 22.

3. A Zsuzsi-vasút 1977-es megszűnése

A Zsuzsi-vasút megszűnésének egyik legismertebb oka az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció⁵⁰ volt. Ez a tervezet az 1968-ban kezdődő új gazdasági mechanizmust segítette elő, amely a gazdaságos közlekedést, a gazdaságos kereskedelem fejlesztését szorgalmazta. Kiváltó okai azok a szállítási válságok voltak, amelyek 1952-ben, 1956-ban⁵¹ és 1963–65-ben zajlottak.⁵² Vasútmegszűnések már az 1950-es évek elején, valamint az 1959 és 1968 közötti időszakban is voltak, legfőképpen határ menti, normál- és gazdasági keskenynyomtávú vasútvonalakat zártak be.⁵³

A közlekedéspolitikai koncepció kimondta, hogy a vasutakat kétvágányúsítással és villamosítással kell fejleszteni a népgazdaság érdekében, illetve a gazdaságtalan vasútvonalakat viszont a közútra kell terelni; a vasúti személyforgalmat autóbusz-közlekedésre, a vasút teherforgalmát teherautó-fuvarozásra kell cserélni. A forgalom közútra való terelésével az utakat előbb-utóbb leaszfaltozták.⁵⁴ Ezt dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter az Országgyűlés 1968. október 17-i ülésén javasolta, amelyet a Parlament elfogadott.⁵⁵ Az elgondolás az új gazdasági mechanizmus után is működött, mivel 1978–79-ben bevezették a továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepciót.⁵⁶

A közlekedéspolitikai koncepció 1969-ben megjelent fentebb említett tanulmányában⁵⁷ a Zsuzsi-kisvasutat is megszüntetésre ítélték. Az utasfelmérések viszont csak 1974-ben kezdődtek meg. Simon Ödön hivatkozott arra, hogy a kisvasutak megszüntetése „közmetikázott számok” alapján történt:⁵⁸

„Az elkészített gazdasági számítások egyértelműen igazolták, hogy üzemeltetése gazdaságtalan, a keskeny nyomközű vonal elavult, s célszerű megszüntetni, személy- és áruforgalmát közútra terelni. Az átépítés ugyanis olyan mennyiségű állóeszközt kötött volna le, amelynek minimális kihasználását sem lehetett volna biztosítani. A kisvasút személyszállítási teljesítményei és bevételei az elmúlt tíz évben mérsékelten csökkenő tendenciát mutattak, míg az áruszállításnál jelentős visszaesés követ-

50 | Az alapképzéses szakdolgozatomat „Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció hatása a debreceni tömegközlekedésre” címmel írtam és védtem meg 2019-ben. Később a szakdolgozatom a Cívisporta online folyóirat 2020/1. számában teljes monográfiaként jelent meg (BALOGH 2020).

51 | Megjegyzem, hogy 1956-ban a szállítási válság mellett gazdasági válság is volt és ennek hatására – a politikai változás miatt – tört ki a forradalom október 23-án. – BALOGH 2020: 10–11.

52 | BALOGH 2020: 19–20.

53 | BALOGH 2022: 46–47.

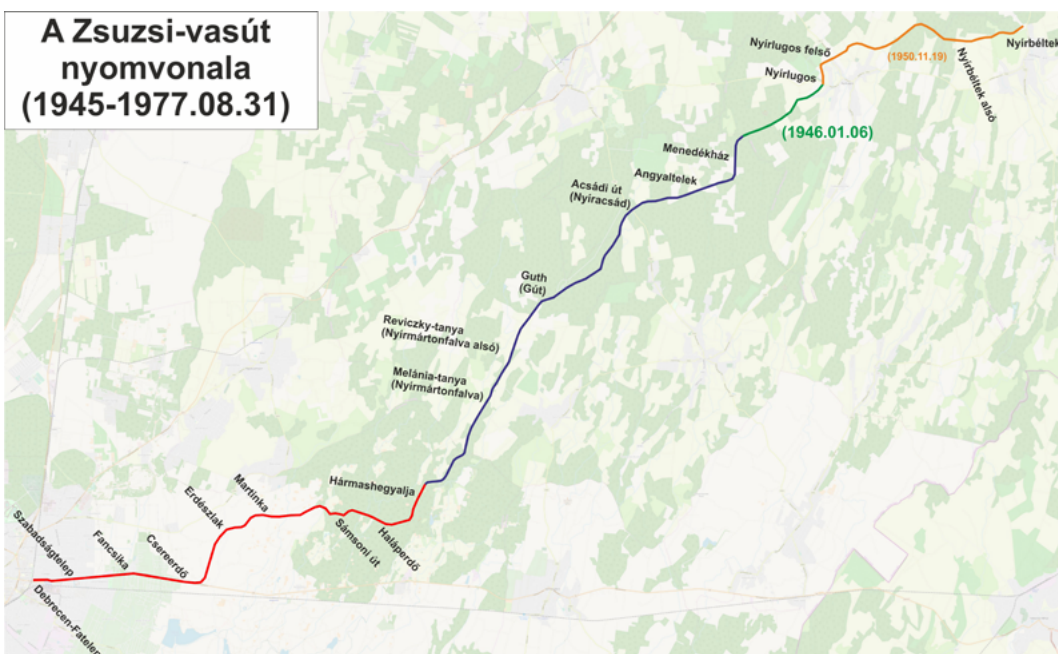
54 | Megjegyzés: Nem mindenhol létesült aszfaltozott közút, legfőképpen nem a vasút mentén.

55 | Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepciót 1968. október 31-én a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszti Kormány 1024/1968. (X. 31) számú határozattal törvényre emelte. BALOGH 2020: 22.

56 | BALOGH 2020: 25.

57 | HÁBEMANN 1969.

58 | SIMON 1977: 702.



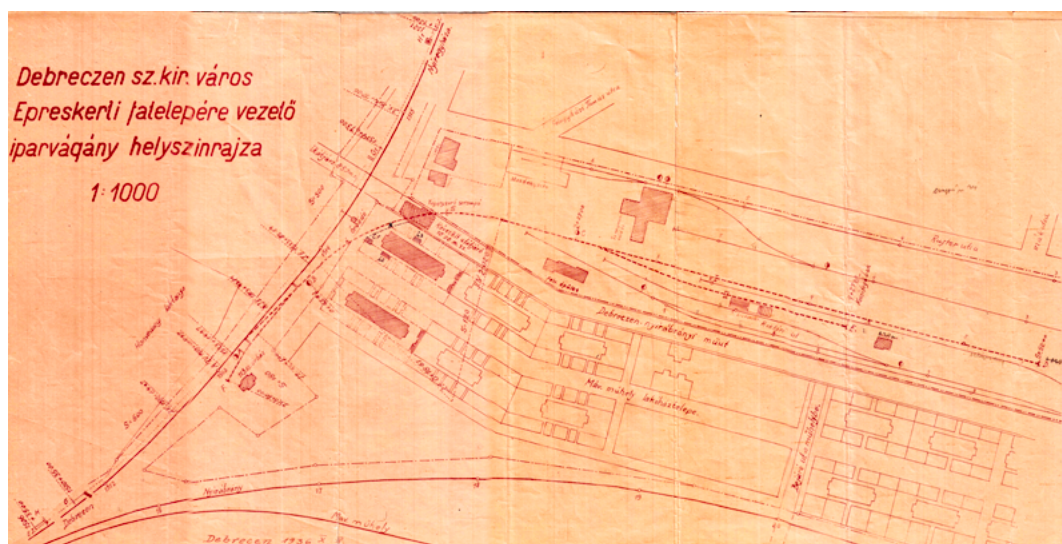
kezett be. A fel- és leadott árutonna 30 százalékkal, a kezelt kocsik száma 19 százalékkal csökkent. Hasonló mértékű visszaesés volt a szállítással kapcsolatos üzemi mutatóknál is. A vasúti szállítási teljesítmények visszaesése a megmaradó forgalom üzemi költségeit és bevételeit egyre kedvezőtlenebbül befolyásolták. A vasútvonal önköltsége a felmérés évében — 1974-ben — 11,3 millió Ft volt. Ezzel szemben az évi teljes bevétel személyszállításból 5,8 millió Ft, áruszállításból 1,4 millió Ft, összesen tehát 7,2 millió Ft volt. Az éves üzemi eredmény 4,1 millió Ft veszteséget mutatott.”⁵⁹

Taar Ferenc kutatásai szerint viszont „a megszűnésre ítélt Zsuzsi-vasúton összesen egy egyszeri egy napig tartó utasszámlálás történt, amit a tanyai utazóközönség nem értett sőt félreértelmeztek így nem sejtették, hogy az utasszámlálással csak felmérték a vicinális kapacitását és ez alapján döntöttek a megszűnés és a megtartás között.”⁶⁰

Ez először hivatalosan Taar Ferenc dokumentumjátékában volt olvasható és hallható, hogy 1975. október 21-én (hivatkozva egy 2623/1976-os számú előtanulmányra) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya döntött arról, hogy megszüntetik a kisvasutat. Az említett hangjátékban is megemlítette ezt a jegyzőkönyvet: „Jegyzőkönyv.

59 | SIMON 1977: 702.

60 | TAAR 1999: 148., illetve BALOGH 2020: 71-72.



Debrecen, 1975. október 24. A Forgalmatszervező Bizottság megállapította, hogy a debrecen–nyírbélteki keskeny nyomközű vasútvonal jelenlegi műszaki állapota korszerűtlen, elavult. A vasúti pálya tizennégyféle avult sínből épült. A pályán kilencvenegy sorompó nélküli átjáró van. 1960 óta síncseré nem történt. A kisvasút üzemeltetése gazdaságtalan, az évenkénti ráfizetés négy-öt millió forint.⁶¹ Célszerű a vasútvonal megszüntetése, forgalmának közútra terelése.”⁶² A megszűnés dátumáról a Forgalom Bizottság 1975-ös tárgyalásán döntöttek, azaz, hogy 1977. augusztus 31-én huszonnégy órakor megszűnik a kisvasút.⁶³ Ez alapján később határozatot is hoztak.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 665.676/1976. számú határozat alapján 1976. január 13-án tárgyaltak a Nagykovács–Nyíradony, Hejőkeresztúr–Mezőcsát, Szeged–Pusztamérges, Kunhalom–Halastelki iskola, Pécs–Harkányfürdő, Tokod–Anna-völgyi-bánya–Sárisáp, Cegléd–Hantháza, Debrecen-Fatelep–Nyírbéltek vasútvonal, a lepsényi, dombóvári és a kapuvári gazdasági vasutak megszüntetéséről, illetve néhány vasútállomás bezárásáról. A „Debrecen-Fatelep–Nyírbéltek keskenynyomközű kisforgalmú vasútvonal megszüntetése” a 2. napirendi pont tárgya volt. Ekkor elfogadták a Debrecen-Fatelep–Nyírbélteki vasút 1977. augusztus 31-i megszüntetésének és felszámolásának feltételét, amely

61 | Megjegyzés: A ráfizetés a '70-es években nem volt annyi, mint 4-5 millió forint. Az 1977. szeptember 18-án kiadott Közlekedési Közlöny Simon Ödön írása alapján a következő volt az önköltsége: Vasútvonal önköltsége 1974-ben: 11,3 millió Ft, Személyszállítás: 5,8 millió, áruszállítás: 1,4 millió. Összesen: 7,2 millió Ft. Éves üzemi eredmény vesztesége: 4, 1 millió Ft.

62 | TAAR 1981: 182.

63 | TAAR 1981: 189.

az volt, hogy Nyíradony vasútállomáson 150 folyóméter rakodóvágány épüljön, a rakodóterülethez vezető út térvilágítással ellátott aszfaltmakadám út legyen. Ennek beruházása 1 760 000 forint. Nyírbátor állomáson a tervek alapján 60 folyóméter iparvágányt kellett építeni, a rakodóterülethez pedig aszfaltozott, térvilágítással rendelkező útnak kellett vezetnie. Ennek beruházási költségét 1 419 000 forintra becsülték, beruházónak a MÁV Debreceni Igazgatóságát jelölték ki.

Előírták azt is, hogy mennyi és milyen típusú közlekedési eszközöket kell vásárolni a forgalom közútra tereléséhez: 8 millió forintból 8 darab IKARUS 266-os⁶⁴ típusú autóbust, 580 ezer forintból pedig 4 darab ZIL 130 G⁶⁵ tehergépkocsit vásároljon a VO-LÁNTRÖSZT, a Zsuzsi-vasút megszűnése után a térségében felmerült szállítási igények kielégítésére. A Hajdú-Bihar Megyei Közúti Igazgatóságot kötelezték, hogy 1 600 000 forintból autóbusz-fordulót építsen Vámspércsen, Nyírmártonfalván, Nyíracsadon és Nyírbélteken, valamint 19 darab váróhelyiséget is létesítsen 950 ezer forintból. A tervek végrehajtásának határidejének 1978. február 29-ét jelölték meg.

A határozatról nemcsak a Megyei Tanácsot értesítették, hanem a Debrecen Megyei Jogú Városi Tanácsot, valamint annak Végrehajtó Bizottságát is. A terv az volt, hogy a Város Tanács a parkerdő program mellett meghagyná a Debrecen-Fatelep és Hármashegyfalja közötti szakaszt Úttörővasútként.⁶⁶ A Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 1976. szeptember 22-én elfogadta a javaslatot. Az 1976. október 30. és november 10. között ülésezett Megyei Úttörőparlament szintén elfogadta a város Úttörővasút-tervét, így az állam és a város kompromisszumaként megmenekült a Zsuzsi-vasút Debrecen-Fatelep–Hármashegyfaljai szakasza, a Hármashegyfalja–Nyírbélteki szakasz viszont bontásra került.

A falusi és tanyai lakosságot a „legenda szerint” a Városi Tanács értesítette a vasút megszüntetéséről, sőt fórumot is tartottak, azonban ezt a lakosság cáfolta. Annyi biztos, hogy amikor ténylegesen értesültek néhány nappal a megszűnés előtt, akkor sírtak-rítak, panaszkodtak, ahogy az Taar Ferenc rádiójátékában is hallható, illetve olvasható. Az illetékesek arra hivatkoztak, hogy a vasút fenntartása gazdaságtalan (vagon, pálya), s ezt nem tudják tovább finanszírozni, a bevétel még a dolgozók fizetését sem fedezi.⁶⁷

64 | Az IKARUS 266 típusú autóbusz 1972 és 1990 között gyártott, farmotoros, két ajtós autóbusz volt. Ezek az autóbuszok helyközi és kistérségi járatokon közlekedtek, ritkán alkalmazták városi helyi járatokra. A TSZ-k alkalmazásában az IKARUS 211 autóbusz szállította az utasokat. Alaptípusa a szintén farmotoros IKARUS 66-os volt, ezek helyére került a 200-as széria új típusa.

65 | A ZIL 130 G orosz gyártású teherautót, legfőképpen hazai teherszállításra alkalmazták az IFA teherautókkal együtt.

66 | Erről részletesen lásd: BALOGH 2022: 54–57.

67 | TAAR FERENC Zsuzsi nélkül című rádióinterjújának nem publikált hanganyaga (MJPk Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)



A *Hajdú-Bihari Napló*ban 1977. augusztus 24-én jelent meg egy cikk „Szeptember 1-től kisvonat helyett autóbusz” címmel. Egy nyúlfarknyi híradásban bejelentették a kisvasút 1977. augusztus 31-i megszűnését. A *Hajdú-Bihari Napló* augusztus 28-i számában a Volán közleményében adták hírül a szeptember 1-től elindított új autóbuszjáratok vonalát, amely 7760 jelzéssel Debrecen–Vámspércs–Nyírmártonfalva–Nyíracsaád–Nyírlugos–Nyírbéltek útvonalon közlekedett.

A *Hajdú-Bihari Napló* szürreálisan közölte a híreket az eseményekről: 1977. augusztus 31-én csak a jó hírt közölték, hogy átadták az új aszfaltutakat Vámspércstől Nyírmártonfalván, Nyíracsaádon és Nyírlugoson keresztül Nyírbéltekig, míg a rossz hírt csak szeptember 1-én közölték.

A kisvonat utolsó napján újságírók, fotósok jelentek meg. Zoltai Károly filmfelvételt, Taar Ferenc rádióriportot készített, szinte mindenki megörökítette a kisvasút utolsó üzemnapját. Taar Ferenc az utolsó napon Nyíracsaádtól Debrecenig utazva kérdezte az utasokat a megszűnésről, azokat, akik itt laktak és napi szinten használták a kisvasutat.

Sírtak-panaszkodtak, mivel nekik ez volt a „támaszpontjuk”, a közlekedési eszközük, az életük.

„A vonat utolsó útján hangos kürtszóval búcsúzott a tájtól, majd a végállomásra megérkezve „az asszonyok sírtak-zokogtak, a férfiak levették a kalapjukat a megkoszorúzott szerelvény előtt.”⁶⁸

A lelkes vasutasok megkoszorúzták a mozdonyt⁶⁹ és elindult utolsó útjára Debrecenből Nyírbéltek felé, majd onnan tehervonatként érkezett vissza.⁷⁰ A kisvasút megszűnéséről a *Hajdú-Bihari Napló*, valamint több vasútbarát-író írt cikket, tudósítást (Taár Ferenc, Vojth Zoltán, Gulyás Imre).

4. A megszűnés után

A kisvasutat felváltotta az autóbusz és a teherautó. Az autóbusznak – a vonattal ellentétben – nem volt sűrű menetrendje és a közúti járművek a tanyák többségét nem érintve közlekedtek az aszfaltozott utakon. Sokan hagyták el gazdaságukat és tanyájukat, a tanyasi lakosok a faluba vagy a városba költöztek.

„Kevés műúton kevés autóbusz, zsúfoltság, több kilométeres gyaloglás jellemezte a későbbiekben a tanyákon lakók helyzetét. Egyik pillanatról a másikra került távol tőlük az orvosi rendelő, a posta, az iskola és a vegyesbolt. Sok tanyai családi gazdaság ment tönkre, ez pedig az emberi sorsokat is kedvezőtlenül befolyásolta. Aki nem költözött be a nagyvárosba, az a tsz-ben és a tanyaközpontban találhatott munkát. A pártvezetés nem titkolt szándéka is ez volt: a tanyavilág teljes felszámolása és térszerkesztése.”⁷¹

A tanyán élőknek a vasúthoz átlagban csak 2–3 kilométert, míg a buszhoz már 7–10 kilométert kellett gyalognia.

Az autóbuszon való utazás nagyon eltért a Zsuzsi-vonaton való utazástól: télen, a buszokon hideg volt, ellentétben a Zsuzsi-vasúttal, mivel a Bax kocsik kazánnal rendelkeztek, az indulás előtt befűtötték az utasok számára. A „batyuzás” mindennapos volt a Zsuzsi-vasúton, az autóbuszok elindításával ez megszűnt, a batyuzós utasokat fel sem engedték a buszra, sokszor ott is hagyták őket a buszmegállóban, jól tudván, hogy azok egyszerű emberségük és neveltetésük miatt nem nyújtottak be panaszt ez ellen. Sok helyen nem volt fedett buszmegálló sem.

68 | BALOGH 2020: 72.

69 | Megjegyzés: az MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótárban tett kutatás alapján a képtárunkban az Mk48 2027-es mozdony volt felkoszorúzva, azonban a Hajdú-Bihari Napló fényképe szerint az Mk48 2038-as mozdonyt is felkoszorúzták.

70 | BALOGH 2020: 72.

71 | MOLNÁR–HOVÁNYI 2014.

A tanyalakók előbb-utóbb a tanyaközpontba költöztek és ott vállaltak munkát. Mások viszont a városba költöztek, otthagya tanyájukat az enyészetnek.

„Sok tanyai ember a saját földjén akart meghalni, így úgy döntött, hogy a Zsuzsi-vasút bezárása után is ott marad a tanyáján. Viszont ez az elszántság nem sokáig tartott, sok öreg csak beköltözött a faluba, vagy Debrecenbe, a földet, állatokat eladta, otthagya. Nem sok fiatal vállalta azt az életformát, melyet egy tanya ellátása megkíván, a hajnali kelést, késői nyugovóra térést, az állatok ellátását, a föld megművelését, a vetőmag beszerzését, a termény eladását stb. Igen folyamatosan romlott az életkörülményük emiatt, bevételük kevesebb volt. A megélhetésükhöz kevesebb pénz jutott, és végül emiatt költöztek el. Bejöttek Debrecenbe, falvakba és még azok is, akik azt mondták, hogy ott akarnak meghalni. Pedig igazi tanyai gazdálkodók voltak. A szükség törvényt bontott. Nem volt, aki tovább vigye a gazdálkodó szerepét. Mert ez nehéz élet volt hajnaltól késő estig. Dolgozni kellett állatot ellátni és ezt már a mai fiatalok nem vállalják. Már az akkori fiatalok sem vállalták” – mondta Katona Gyula, Nyíracsaád akkori tanácselnöke interjújában.

Viszont nemcsak a tanyai lakosok kerültek kedvezőtlen helyzetbe, hanem a falusi lakosok is. Dr. Katona Gyula, Nyíracsaád akkori tanácselnökével (1973–1990), később független polgármesterével (1990–2010) készített interjú során elmondta, hogy az autóbusz elindításával sokkal könnyebben lehetett beérni Debrecenbe, mint a kisvasúttal. Nyíracsaád lakosai előre tudták, hogy meg fog szűnni a kisvasút, mivel látták, hogy már aszfaltút épült ki a faluban a megszűnés előtt két évvel. Katona Gyula szerint a falusiak jobban jártak az autóbusszal, mint a tanyalakók, mert az napi 8–10 járáttal szinte óránként közlekedett. A Zsuzsi-vasút megszűnésével a térségben lakók száma csökkent a Központi Statisztikai Hivatal népszámlálási adatai alapján Nyírmártonfalva és Nyíracsaád 1970 és 1980 közötti lakossága 22%-kal, Nyírlugos lakossága 20%-kal, Nyírbétek lakossága 15%-kal lett kevesebb. Ezt azonban nemcsak a Zsuzsi-vasút megszűnése, hanem nagyobb részben, az erősödő urbanizáció is okozta.

	1949	1960	1970	1980	1990
Debrecen	110 963	129 834	156 685	191 494	212 247
Nyírmártonfalva	3 034	3 307	2 976	2 328	2 152
Nyíracsaád	4 786	4 983	4 905	4 369	3 994
Nyírlugos	3 841	4 185	4 167	3 371	3 007
Nyírbétek	3 266	3 538	3 359	2 887	2 915

Népszámlálási Digitális Adattár – Központi Statisztikai Hivatal Könyvtára.⁷²

72 | https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti_statistikai_hivatal_nepszamlalasi_digitalis_adattar/

Az ígéretekkel ellentétben nem mindenütt épült ki műút. Ígérték a falusi és tanyai lakosoknak, hogy bekapcsolják az úthálózatba 1977. szeptember 18-án Martinkát is, azonban ez az út a mai napig sem épült meg. A megszűnés után nem kezdték el azonnal felszedni a síneket, Taar Ferenc rádióinterjúja szerint egy évnyi próbaidőre meghagyták a síneket, azonban a forgalom beszüntetése napjától elkezdődött a Zsuzsi-vasút úttörővasúttá való átalakítása.

4.1. Az Úttörővasúttól a Zsuzsi Erdei Kisvasútig

Míg az állomásépületeket a MÁV meghagyta,⁷³ a Szabadságtelep megállóhelyet 1977-ben megszüntette, s így ezzel eltűnt a körülötte kialakult kispiac is. A Debrecen-Fatelep állomást az Április 4. úti felüljáró építése miatt lebontották, a fűtőházakat meghagyták. Néhány épületet meghagytak az új úttörővasútnak, valamint új felvételi épületeket emeltek Debrecen-Fatelep, Sámsoni út (fából készült fedett váróhely) és Hármashegyialja állomásokon.

Érdekesen alakult a vasút gördülő állományának változása. Meghagyták a 12 darab Bax személykocsit, két teherkocsit és egy motoroshajtányt. A MÁV Debreceni Gazdasági Vasútjának 1977-ben 6 darab Mk48-as és egy C50-es típusú mozdonya volt.⁷⁴ Nyíregyházáról érkezett az Úttörővasútra 1977. augusztus 24-én az Mk48,2002-es és 2009-es mozdony, a régi Mk48-as mozdonyokból 4 darab Nyíregyházára, 1 pedig Győrbe került, az Mk48,2006 pályaszámú mozdony maradt az Úttörővasút állományában. Az újonnan érkezett mozdonyok már akkor megérkeztek, amikor Debrecen-Fatelep – Nyírbélteki vasútvonal még üzemelt.⁷⁵ A C50-es mozdony a MÁV Oktatási Főnökségéhez került.

Az 1977. november 29-én kelt Debrecen Megyei Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 157/1977./XI.29./VB. számú határozata alapján a Zsuzsi-vasút Fatelep és Hármashegyialja közötti szakaszát Úttörővasútként megtartották, üzemeltetője a Debreceni Közlekedési Vállalat (DKV) lett.⁷⁶ Rájuk bízta az üzemeltetés mellett a vasúti pálya karbantartását, a mozdonyok, kocsik, fenntartását, valamint ezek rendszerinti felújítását. A KPM 767.009/1977. számú határozata alapján elfogadta a Városi Tanács döntését és a Debrecen Megyei Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága 157/2/1977./XI.29./VB. számú határo-

⁷³ | BALOGH 2020: 74.

⁷⁴ | MOLNÁR-HOVÁNYI 2014.

⁷⁵ | Debrecen kisvasúti állománylistájának adatbázisa: https://www.kisvasut.hu/jarmulista/view_lista.php?vasut=20

⁷⁶ | MNL HBML XXIII.102/99k



zata alapján megszületett az új Úttörővasút.⁷⁷ Az ünnepélyes átadás 1978. április 30-án történt.⁷⁸

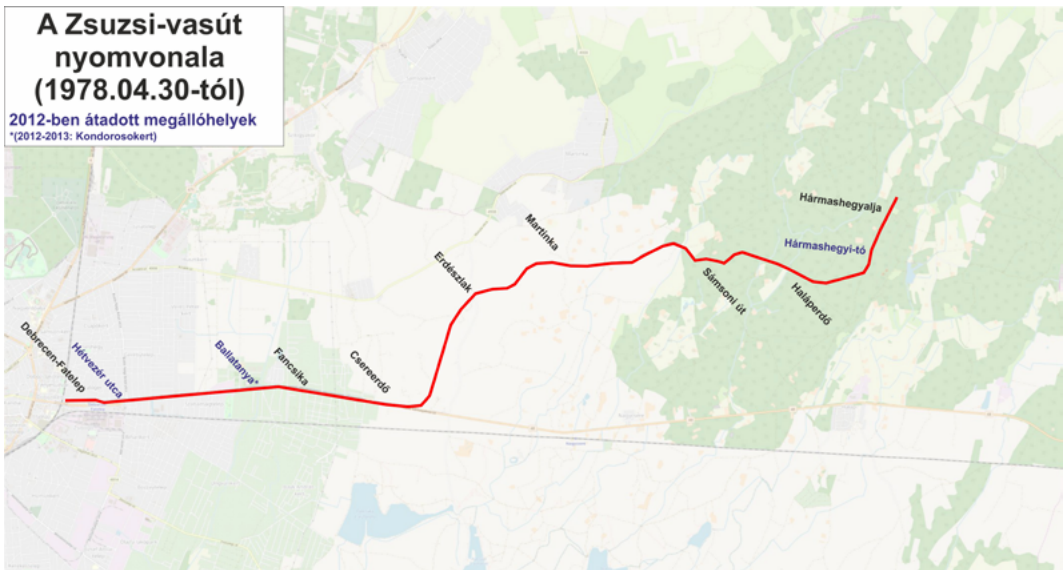
Az úttörővasúton a forgalom 1978. május 1-én indult meg Debrecen-Fatelep és Hármashegyfalja között. Ekkor alakították ki újonnan a Nagycserei (Erdészlak) megállóhelyet, és a Hármashegy Parkerdő (Hármashegyfalja) végállomást a leendő turizmus érdekében. A Nagycserei Parkerdő végállomáshoz 1979. február 24-től helyi autóbusz-járatokat indítottak, a Nyugati utcától (32-es), illetve a Vekeri-tótól (33-as). Mindkét viszonylat 1992-ig közlekedett.⁷⁹

Az úttörővasút Debrecen életében a pihenést, szórakozást jelentette. Míg a MÁV Debreceni Gazdasági Vasút menetrendjében látszik, hogy a lakosság érdekében ez szinte éjjel-nappal, sűrű menetrenddel működött, addig az úttörővasút csak idényjelleggel márciustól novemberig napi 3–5 járatpárral közlekedett. Az Erdőspuszták lakói a hír hallatára megörültek, hogy újból elindult a Zsuzsi vonat, de ez már nem a régi volt, mivel

⁷⁷ | MNLHBMLXXIII.102/101k

⁷⁸ | Hajdú-Bihari Napló: 1978. május 3.

⁷⁹ | BALOGH TAMÁS ZOLTÁN - Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>



télen nem közlekedett és ritkább menetrendjével inkább a gyermekeket és a turizmust szolgálta ki, nem a tanyalakókat. Így ezeknek az embereknek újból csalódnuk kellett a város vezetőiben, az utolsó reményük is szertefoszlott.⁸⁰

Az úttörővasút 1978. május 1-i indulásakor még megvoltak a sínek Hármashegyfaljától egészen Nyírbéltékig, mivel egyévnyi próbaidőre meghagyták őket. Mivel a vasút már nem a MÁV tulajdonában volt, így a sínek felbontását az utódvállalat, a Debreceni Közlekedési Vállalat végezte el.⁸¹ Fegyverneki Attila gyűjtő tulajdonában van az az 1978–79-es forgalmi napló, amely az úttörővasutak bejegyzését tartalmazza. Az első anyagvonat 1978. május 24-én érkezett Fatelep állomásra. Először lassabb ütemben folytak a sínfelszedési munkák, majd augusztus 1-től szeptember 13-ig már sűrűbben hordták a kitermelt anyagot a debreceni végállomásra, 1978. szeptember 13-ára pedig véglegesen felszedték az utolsó vágányokat is a megszűnt szakaszon, csak egy csonkavágány maradt meg Hármashegyfalján.

Az DKV Úttörővasút 1990-ig üzemelt, majd átnevezték DKV Erdei Vasútra. A pálya és a járművek amortizációja, valamint a felújítások pénzhiány miatti elmaradása folytán a DKV és a Polgármesteri Hivatal 1995-ben a kisvasút megszüntetését javasolta. A megszüntetési javaslat hírére jelentős tiltakozás alakult ki. Dr. Szemerédy Miklós erdőmérnök

80 | TAAR 1981: 208–215.

81 | A DKV-nak a sín felszedésében már volt kellő tapasztalata, mert 1970 és 1975 között, a Városi Tanács utasítására az összes egyvágányú villamos-vonalat megszüntette. – Erről bővebben BALOGH 2022. tanulmányában olvasható.

közbenjárásával a Földművelésügyi Minisztérium támogatást adott a városnak a kisvasút felújítására és megmentésére. A Zsuzsi Erdei Vasút 1996. július 13-án indult újra, immár magánvállalként. A magánvállalkozásból alvállalkozás lett, 2008-tól újból a DKV égisze alatt közlekedik a kisvasút Debrecen-Fatelep és Hármashegyfalja között.

4.2. Autóbusszal Debrecenről Nyírbéltekig a megszűnés után

A Zsuzsi-vasút környékén már a megszűnés előtt is közlekedett autóbusz. 1928 és 1933 között Sztancs János vállalkozó autóbusz-járatot közlekedtetett Nyíradony–Nyírlugos–Nyírbéltek útvonalon.⁸² A MÁVAUT is erre a környékre indított járatokat: 1948 és 1949 között Nyírlugos és Nyírbéltek között, 1949 és 1951 között Nyírbátor–Nyíracsaád, 1951 és 1956 között Debrecen–Hajdúsámson–Nyíracsaád, 1952 és 1956 között Debrecen–Martinka–Nyíracsaád útvonalon közlekedett. 1956 augusztusától 3795-ös jelzéssel Debrecen–Vértes–Nagyléta–Bagamér–Vámospércs–Nyírábrány–Nyírbátor útvonalon közlekedett autóbusz.

A *Hajdú-Bihari Napló* 1977. augusztus 28-i számában a Volán közleményében adták hírül a szeptember 1-től elindított új autóbuszjáratok vonalát, amely 7760 jelzéssel Debrecen–Vámospércs–Nyírmártonfalva–Nyíracsaád–Nyírlugos–Nyírbéltek útvonalon közlekedett. Kezdetben az Ikarus helyközi autóbuszai (Ikarus 211, 255, 256, 260, 266, 280, 415 típusok) közlekedtek rajta. Az 1998-as Hajdú Volán autóbusz-menetrendben napjainkig a Debrecen–Vámospércs–Nyírmártonfalva–Nyíracsaád–Nyírlugos–Nyírbéltek–Encsencs útvonal 4412-es számmal van jelezve. Az Ikarusok mellett a 2000-es években már MAN, Karosa, Volvo, ARC, MAZ, Jelcz, Credo és Solaris autóbuszok közlekedtek ezen vonalakon.

Összegzés

A Zsuzsi-vasútnak a történelem folyamán legfontosabb szerepe a fa kitermelése, szállítása és feldolgozása volt. 1923-tól azonban bővült a vasút funkciója a személyszállítással. A vasút a falun és tanyán élőknél kedvezett a legjobban az áruszállítás és az ingázás terén. Azonban a városi lakosságnak (a fakitermelésen kívül) a turizmus terén nyújtott előnyt. A város-falu kapcsolatot Taar Ferenc úgy értelmezte rádiójátékában, hogy „*a kisvasút volt az egyetlen biztos összekötő kapocs a tanyák népe és a város, a civilizáció és a huszadik század között.*” Ezt a „köldökzsinórt” 1977-ben a közlekedéspolitikai koncepció vágta el. A kisvasút

82 | <https://magyarjarmu.hu/tortenet/autobusz-vallalkozok/sztancs-janos/>

megszűnése a „rég élet” végét jelentette, viszont az úttörővasút elindításával új formát öltött az itt élő emberek élete. A *Hajdú-Bihari Napló* 2000. szeptember 2-i számában egy cikk jelent meg „A Zsuzsi-vonat Trianonja”⁸³ címmel, amely szinte párhuzamot vont az egykori Debrecen–Nyírbétek keskeny nyomközű vasútvonal megszüntetése és a trianoni békeszerződés között, amely során Magyarország elvesztette területének kétharmadát.

Pontokba szedtem, hogy miért is történhetett meg a Zsuzsi-vasút megszűnése és miért maradt meg éppen ezen a 17 kilométeres szakaszon ez a vonat:

A megszűnés egyik oka az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció volt, amely megállapította, hogy az egyvágányú kisvasút fenntartása gazdaságtalan és működése ráfizetéses a közúti közlekedéssel szemben. A megszűnés után a falusi lakosok jártak jobban, mivel autóbusszal gyorsabban értek Debrecenbe, mint a kisvonattal. A Zsuzsi-vasút megszűnése nem volt kizárólagosan közvetlen hatással a falvak népességszökkenésére, ez inkább az urbanizáció kontójára írható.

A megszűnés másik oka a tanyavilág erőszakos felbomlasztása, megsemmisítése, akár a tanyalakók akaratának és életének megtörésével. Míg Debrecen nyugati részén a téjesítés és a tagosítás célt ért, ez keleten a tanyák szórványos elhelyezkedése miatt nem működött. Ezért meg kellett szüntetni a szállítás és a gazdaság biztos anyagi forrását. A kisvasút megszűnésével tanyagazdaságok mentek tönkre, lakóik az időközben kiépült tanyaközpontokba, vagy a közeli nagyvárosba költöztek be. 1978-ban még hittek a kisvasút (bátyusvonat) feltámadásában a tanyasi emberek, viszont az úttörővasút megindításával a maradék reményt is elveszítették.

Debrecen város erdőprogramjának köszönhetően maradt meg a Zsuzsi-vasút úttörővasútként, amely főleg a kirándulást, a turizmust szolgálta. A gyerekek által üzemeltetett kisvasút csak idegenforgalomi céllal működött, így végképp megszűnt az addig oly kedvelt „bátyusvonat.”

A Városi Tanács a kisvasutat csak a város közigazgatási határáig, Hármashegyfaljáig tartotta meg. Mivel egy városi vállalat volt az üzemeltetője, így nem volt kérdés, hogy csak a városhatáron belül közlekedjen.

A közigazgatási határon túli sínek felszedése a koncepció értelmében szükséges volt. A KPM rendelete szerint a MÁV Debreceni Igazgatóságára bízta ezt a feladatot, de mivel a kisvasút debreceni szakaszát egy debreceni vállalat által tovább üzemeltették, így a sín felszedésének terhet ráhárították a DKV-ra. Az úttörővasút elindításával a MÁV „megszabadult” a kisvasúttól, és annak minden terhétől.

83 | Ez a címa Hajdú-Bihari Napló 2000. szeptember 2-i számában található, valamint előző szakdolgozatom és monográfiám egyik fejezetcíme is.

Az erdőspusztai tanyavilág 1978-tól folyamatosan elsorvadt, viszont egyes tanya-gazdaságok a rendszerváltásig nagy nehézségekkel, de tovább működtek. Ezek később a rendszerváltás után piacialapú farmgazdasággá alakultak át.

A „guti vasút” emlékére 1997. augusztus 31-én, a megszűnés 20. évfordulója alkalmával egy C50-es dízelmozdonyt (GV 3784) állítottak ki Nyíracsaád-Asszonyrész autóbusz-for-dulójában, a volt Acsádi úti állomás közelében.⁸⁴ A Zsuzsi Erdei Kisvasút és a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány⁸⁵ képviselői 1999. április 24-én emlékfát ül-tettek Hármashegyaltján. Nyírmártonfalva Melánia-tanya volt állomásán 2019. december 7-én emléktáblát avatott Nyírmártonfalva Önkormányzata.⁸⁶ A Cívisporta Községe 2019. december 12-én szintén emlékpontot avatott a Sólyom utcai csemegebolt előtt a Zsuzsi-vasút Szabadságtelep megállóhely közelében, valamint Szilágyi Endre autó-buszjáratára (1936–1950) emlékezve.⁸⁷

A Debreceni Városvédő és Szépítő Egyesület kezdeményezésére a nemzeti kulturális örökség miniszterének 25/2005. (IX. 16.) NKÖM határozata értelmében végleges orszá-gos műemléki védettség alá került a Zsuzsi-vasút és az üzeméhez kapcsolódó ingatlanok. A Zsuzsi Erdei Vasút a 102/2017. határozati számon 2017-ben a Debreceni Értéktár tagja lett.⁸⁸

84 | <https://zsuzsivasut.hu/zsuzsi-emlekhely/>, <https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=1306&i=22119>

85 | A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítván 1992 óta működő szervezett, melynek vezetője napjaink-ban is Gáspár János. Az alapítvány tiltakozott a Zsuzsi-kisvasút 1995-ös megszűnése ellen. 1995-ben indította el programját a kisvasúti napokat, melyben a Zsuzsi-vasút napja április negyedik szombatjára esik.

86 | <https://dehir.hu/hajdu-bihar/egykoron-nyirmartonfalvan-volt-a-zsuzsi-vasut-vegallomasa/2019/12/07/>

87 | <https://haon.hu/kozelet/helyi-kozelet/emlektابلat-avattak-szilagyi-endre-tisztelete-re-3729474/?fbclid=IwAR3S7DkpLoyrWFACixQJekZlpLaR9jB-EuR8wqjtOXqnA3bgLEnqPaOPiPY>

88 | BALOGH 2020: 75–76.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Felhasznált források

Magyar Nemzeti Levéltár Hajdú-Bihar Megyei Levéltára:

XXIII-101a. (Tanácsok, Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács iratai, Tanácsülési jegyzőkönyvek):

XXIII.101/a. 32k

XXIII-102a. (Tanácsok, Debrecen Megyei Jogú Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának iratai, VB jegyzőkönyvek):

XXIII.102/97k

XXIII.102/99k

XXIII.102/101k

Debreceni Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal (DMJV PH):

Építészeti Archívum (Mikrofilmtár)

Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium határozatok:

Magyar Nemzeti Levéltár Országgyűlési Levéltára

Magyar Nemzeti Levéltár Pest Megyei Levéltár

Fegyverneki Attila gyűjteménye:

DKV Úttörővasút Debrecen-Fatelep 1978/1979. évi forgalmi naplója

Felek Ferenc gyűjteménye:

A Zsuzsi-vasút menetrendje 1942-ből.

Déri Múzeum:

„Debrecen sz. kir. városnak halápi és nagycserei m. kir. erdőhivatalokhoz tartozó területei”

Népszámlálási Digitális Adattár – Központi Statisztikai Hivatal Könyvtára: <https://library.hungaricana.hu/hu/collection/kozponti-statisztikai-hivatal-nepszamlalasi-digitalis-adattar/>

Balogh Tamás Zoltán – Debrecen Város Közlekedési Katasztere - <http://civisporta.hu/>⁸⁹: <https://civisporta.hu/menetrend/index.php>

III. katonai felmérés:

<https://mapire.eu/hu/map/thirdsurvey25000/>

<https://mapire.eu/hu/map/thirdsurvey75000/>

89 | A Debrecen Város Közlekedési Kataszterét a 132/2020. (09.29.) sz. bizottsági határozattal a Debreceni Értéktár Bizottság befogadta, mint helyi érték.

1941-es katonai felmérés:

<https://maps.arcanum.com/hu/map/hungary1941/>

Nyírmártonfalvai Falumúzeum képanyagai

A Hajdú Volán menetrendjei (1998, 2004, 2010)

Periodikák

Hajdú-Bihari Napló. 1956. november 14-től napjainkig

Néplap. 1944. november 15 – 1956. október 13.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871–1941

Egyetértés 1919–1925

Pesti Hírlap 1841–1944

Turisták lapja 1889–1944

Felhasznált irodalom

BALOGH TAMÁS ZOLTÁN 2020: Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció hatása a debreceni tömegközlekedésre. Cívisporta 2020/1. (teljes monográfia): https://civisporta.hu/CP/civisporta_2020_1.pdf

BALOGH TAMÁS ZOLTÁN 2022: A Zsuzsi-vasút „halála” és „feltámadása” 1977–1978. Cívisporta 2022/2. (teljes monográfia): https://civisporta.hu/CP/civisporta_2022_2.pdf

CSOBAI LÁSZLÓ 1962: A debreceni erdei vasút 80 éve. Közlekedéstudományi szemle. XII. évf., 12. sz. 567–573

FEGYVERNEKI ATTILA 1997: Visszatekintés: a Zsuzsivásút történelmének legutóbbi éveire. KBK füzetek, XVII-XVIII. sz. (1997/5.) 17–18.

HÁBEMANN JÓZSEF (műszaki szerk.) 1969: A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány közlekedéspolitikai koncepciója 1968. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest. 1–36.

INDÓHÁZ EXTRA 2012/1: A koncepcióterhe és utóléte: közlekedéspolitika, 68. 2012/1. szám.

LINZBAUER TAMÁS 1989: A debreceni keskeny nyomtávolságú vasút története. In.: Vasúthistória Évkönyv 1989. 453–474.

MOCSÁR GÁBOR-TAAR FERENC 1964: Tanyavilág – Bomló világ. Kossuth könyvkiadó, Budapest.

- MOLNÁR MIHÁLY-HOVÁNYI PÉTER 2014: Amit az Úttörőparlament mentett meg az enyészettől. <http://iho.hu/hir/amit-az-uttoroparlament-mentett-meg-az-enyeszet-tol-141123>
- PAPP GYÖRGY 2011: Százéves a debrecen-nyírbátori és a nagykálló-nyíradonyi vicinális: nem csupán helyi érdekből. *Indóház magazin*. VII.évf., 9. szám. (2011 szeptember). 16–22.
- PAPP JÓZSEF 1997: Debrecen város birtokkataszttere 1924-1950. A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár közleményei, 23. Hajdú-Bihar Megyei Levéltár, Debrecen.
- SIMON ÖDÖN: Megszűnt az ország legrégibb erdei kisvasútja. In.: Közlekedési Közöny, 1977. szeptember 18: 700–702.
- SIMONYI ALFONZ 2002-2003: A Debrecen-Gúti „Zsuzsi” vasút. In: Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve XXIX.: 301–320.
- SIMONYI ALFONZ 2004: A Debrecen-Gúti „Zsuzsi” vasút. In.: Debreceni Szemle XII. évf. II. sz.: 268–285.
- DR. SZEMERÉDY MIKLÓS 2002: A debreceni erdőspuszták parkerdei. DMJV Önkormányzat, Debrecen. 1–151.
- DR. SZEMERÉDY MIKLÓS 2009: A Gut-Keled nemzetség és a Guti erdő. Nyírerdő Nyírségi Erdészeti Zrt., Debrecen.
- SZEMEREY ÁDÁM 2014: A debreceni Zsuzsi Erdei Vasút. Zsuzsi Erdei Kisvasútért Alapítvány, Debrecen. 1–34.
- SZŰCS ERNŐ 2009: A „Zsuzsi” Debrecen Városi Gazdasági Vasút története. In: Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve XXXI.: 251–278.
- TAAR FERENC 1981: Zsuzsi nélkül – rádiójáték, 1979. Kaleidoszkóp ’81. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest.
- TAAR FERENC 1999: Bomló világ. Csokonai kiadó, Debrecen.
- TAAR FERENC 2002: Feltámadt a Zsuzsi. Kézirat.

Felhasznált internetes hivatkozás

- <https://kisvasut.hu/>
- <https://zsuzsivasut.hu/>
- <https://zsuzsivasut.hu/zsuzsi-emlekhely/>
- <https://dehir.hu/hajdu-bihar/egykoron-nyirmartonfalvan-volt-a-zsuzsi-vasut-vegallomas/2019/12/07/>

<https://haon.hu/kozelet/helyi-kozelet/emlektablata-avattak-szilagi-endre-tiszteletere-3729474/?fbclid=IwAR3S7DkpLoyrWFACixQJekZlpLaR9jB-EuR8wqjtOXqnA3bgLEnqPaOPiPY>

<https://www.dehir.hu/hajdu-bihar/masfel-ev-utan-ujra-zakatol-a-zsuzsi-vonat-fotokkal/2020/07/16/>

Video- és Audiotéka

KISVASUTAK V. Rész Kelet-Magyarország kisvasútjai: <https://www.youtube.com/watch?v=6md4spo7BfA>

Zsuzsi vonat – az 1977. augusztus 31-i megszüntetéséről⁹⁰: <https://www.youtube.com/watch?v=yPG2azLYrsw>

A szocialista vasútért: <https://www.youtube.com/watch?v=VcPfKcIO2Mw>

Taar Ferenc: Zsuzsi nélkül. Hangjáték. (Méliusz Juhász Péter Könyvtár Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

Taar Ferenc Zsuzsi nélkül című rádióinterjűjének nem publikált hanganyaga (MJPK Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár)

90 | Részlet Taar Ferenc: Zsuzsi nélkül című rádiójátékából

Köcze László: Múzeumalapítási törekvések a Ganz gyárban I.

A magyar műszaki muzeológia irodalmában kevés figyelmet kapott az elmúlt évtizedekben a vállalati fenntartású múzeumok és gyűjtemények története. A dolgozat a magyarországi gépipar egyik legjelentősebb cégének a Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. ezirányú törekvéseit próbálja meg bemutatni a második világháború alatt. A cégalapítás századik évfordulójának (1944) megünneplésére a Ganz gyárban egy bizottságot szerveztek, amely egy vállalattörténeti kiadvány összeállítása kapcsán tervbe vette egy saját múzeum felállítását is. A kiadványhoz, illetve a múzeum létrehozásához a bizottság intenzív anyaggyűjtésbe kezdett, amelynek során számos korábbi és korabeli vezetőt is megszólaltattak, így módon közvetlenül is formálva a vállalattörténet hangsúlyait és értelmezési kereteit. A dolgozat a bizottság 1942–1944 közötti működését, valamint a múzeumi gyűjteménybe szánt, különböző őrzőhelyeken fellelhető feljegyzéseket és visszaemlékezéseket próbálja meg számba venni.

László Köcze: *Efforts to Establish a Museum in the Ganz Factory* – Part 1.

The history of company-maintained museums and collections has received little attention in the literature dealing with Hungarian technological museology during recent decades. The study attempts to present the endeavours of Ganz and Co. Electric, Machinery, Wagon Works, and Shipyard Ltd., one of the most significant companies in the Hungarian engineering industry, to maintain a collection during WWII. To celebrate the 100th anniversary of the company's establishment, a committee was organized at the Ganz factory, which besides compiling a publication on the company's history, intended to establish a company museum. The committee started intense research work and material collection for both projects and interviewed several earlier and contemporary managers during the process, thus, directly forming the emphasis and interpretational frames of company history. The study attempts to shed light on the committee's operation between 1942 and 1944, taking stock of the memoranda and memoirs intended to be included in the collection of the museum and found in different sites of safekeeping.



Ganz Tanoncsműhely 1936
(MMKM GAÖGY 2001.19.1)

Köcze László

Múzeumalapítási törekvések a Ganz gyárban I.

A Ganz gyár százéves jubileuma

A magyar műszaki muzeológia irodalmában kevés figyelmet kapott az elmúlt évtizedekben a vállalati fenntartású, az adott intézmény működését, történetét bemutató gyűjtemények vizsgálata. Miközben a hierarchikusan felépített műszaki gyűjteményi rendszer felsorolásánál az egykori terminológia szerinti „üzemi gyűjtemények” is helyet kaptak – leginkább a rendszer alacsonyabb szintjén elhelyezve azokat – érdemi, részletekbe menő feltárások az egyes gyűjtemények történetével kapcsolatban nem készültek. Ebben közrejátszott, hogy a vállalati gyűjtemények fenntartásában-finanszírozásában mutatózó mindenkori anomáliák, a „szervezés” fázisában maradt vagy a hivatalos gyűjteményi bejegyzést mellőző működés, illetve a nem, vagy csak részlegesen megvalósuló látogathatóság jelentősen megnehezítették a gyűjtemények áttekinthetőségét és értékelését.¹ A szocialista rendszer évtizedeiben formálódó intézményrendszerben ráadásul kevés figyelmet kaptak a háború és az államosítás előtti időszak törekvései – ez alól csak a két országos múzeum történetét bemutató és egyben „jelentőségüket” hangsúlyozó munkák jelentettek kivételt² – figyelmen kívül hagyva így a „műszaki emlékek” gyűjtése terén mutatkozó esetleges folytonosságot. A rendszerváltással végbemenő vállalati átalakulások és privatizációs folyamatok nyomán bekövetkező változások pedig olyan megrázkódtatást jelentettek a vállalati gyűjtemények esetében, hogy a megszűnés és az

1 | A magyar műszaki múzeumok hálózatának alakulásához: SZILÁGYI 1964, SZABADVÁRY 1973, KISS–KISZELY 1982, KISS 1985, BENCZE 1987.

2 | A Közlekedési Múzeum és az Országos Műszaki Múzeum történetéhez: CZÉRE 1971, SZABADVÁRY 1980.

elkallódás folyamatos veszélye mellett történetük és működésük kritikai áttekintésének lehetősége minimálisra csökkent.³

Mindazonáltal a vállalati fenntartású gyűjtemények, múzeumok (corporate museum) kérdésköre és története a muzeológia nemzetközi világában sem élvez különösebben kitüntetett figyelmet, részben hasonló okok miatt, amelyek a szocialista időszak fent említett múzeumi gyakorlatát is meghatározták, gyakran tovább bonyolítva a mindenkori működés ügyét a magántulajdonlás összetett kérdésével. Amennyiben a céges múzeumok vizsgálatára sor kerül, az többnyire abba az (általános) értelmezési keretbe illeszkedik, amely a múzeumok-gyűjtemények kapcsán alapvetően az annak helyett adó épület építészeti dimenziója, illetve a kiállítás és a látogatók összefüggésrendszerében értékelte, illetve értékeli az adott múzeum működését, kevés figyelmet szentelve az intézményen belüli gyűjtés történetének.⁴

Miközben tehát a múzeumi világban egyfajta távolságtartás tapasztalható a céges gyűjteményekkel kapcsolatban, az utóbbi évtizedekben megjelent a szervezet- és menedzsmentkutatásoknak egy meghatározott iránya is, amely a vállalati múzeumok értelmezését elsődlegesen a szervezeti identitás és emlékezet tanulmányozásához kapcsolta. Ezen kutatások alapvetően a vizsgálat időszakában tapasztalható jellemzőkre, a vizsgált kérdéskörön belüli potenciális lehetőségekre koncentrálnak, újragondolva elsődlegesen – a kiállítások és látogatók tematikáján belül maradván, de más hangsúlyokkal – a szervezeti kutatások emlékezettel és identitással kapcsolatos korábbi állításait, ugyanakkor mellőzve a céges gyűjtemények történetének részletesebb feltárását.⁵

Jelen dolgozatban a magyar gépipar, benne a járműgyártás egyik legjelentősebb vállalata, a Ganz gyár múzeumalapítási törekvéseit próbálom meg nyomon követni az elmúlt

3 | A rendszerváltás utáni történésekről, a műszaki múzeumi hálózathoz: MAGYAR MÚZEUMOK 2003, KÖZCZIÁNNÉ 2015.

4 | A céges fenntartású múzeumok irodalmához: DANILOV 1991, DANILOV 1992, MESSE DAT 2013, XU 2017, a német autóipari múzeumokról magyarul: BERÉNYI–SCHNEIDER 2018.

5 | Lásd pl. NISSLEY–CASEY 2002, STIGNALI–RAVASI 2007, RAVASI–RINDOVA–STIGLIANI 2019, CASEY 2019: 142–155. A vezetés- és szervezéstudományi kérdések újragondolásának igénye részben kapcsolódik az utóbbi két-három évtizedben megjelent „történeti fordulattal” jellemezhető, a vállalkozástörténettel (business history) számos ponton átfedést mutató irányzathoz (management and organizational history) is, amely – túl azon, hogy a szervezetek működését vizsgálva kritizálja a szervezeti kutatások univerzalista, ahistorikus felfogását – gyakran a vállalatvezetés vállalati múltról alkotott elképzeléseinek és módosulásainak, a múltfelhasználás kérdéseinek vizsgálatát helyezi előtérbe. A múltértelmezés folyamatában ugyan nem egyszer hangsúlyos és aktív elemként jelenik meg a cégeken belül működő múzeumok és archívumok tevékenysége – a vállalati múlt és emlékezet alakításában részt vevő más médiumok (újságok, évfordulós kiadványok) vizsgálata mellett – ezen intézmények időbeli változásainak elemzése, történetének feldolgozása azonban itt sem került előtérbe. A szervezeti és menedzsmenttörténeti kutatások programjáról: BOOTH–ROWLINSON 2006, összefoglalóan: MCLAREN–MILLS–WEATHERBEE 2015, WADHWANI et al. 2018, jelen témához érintőlegesen kapcsolódó vizsgálatokhoz: ROWLINSON–HASSARD 1993, DUREPOS–MILLS–MILLS 2008, ANTEBY–MOLNAR 2012, COLLIER–MILLS–MILLS 2016.



Évzáró ünnepség a tanoniskolában, csoportkép. Az alsó sorban középen Vámosy Károly igazgató. A csoport mögött Ganz Ábrahám emléktáblája, 1936 (MMKM GAÖGY 2001.19.3)

évszázadban. A múzeum létrehozására tett lépések, illetve annak hosszú időn keresztül eredménytelensége, ellentmondásos története ugyanis legalább olyan fontos elemei a vállalat-történetnek és a magyar műszaki muzeológia történetének, mint az a tény, hogy a céges fenntartású gyűjtemények közül azon kevesek egyike lett a Ganz Holding Zrt. Gyártörténeti gyűjtemény, amely nemcsak szerencsésen túlélte a rendszerváltás kaotikus időszakát, hanem megfelelő elhelyezést is nyert az ezredforduló környékére.⁶ A múzeumalapítás igényének meghatározott időnkénti felbukkanása ugyanakkor nem választható el a vállalaton belül folyó gyűjtések irányától és eredményeitől, valamint a hivatalos vállalat-történet felépítésének többszöri szándékától sem, ahogy szoros összefüggésben állt a gyáron belüli, illetve a gyáron kívüli hatalmi viszonyokkal, illetve

⁶ A gyűjtemény történetének rövid ismertetéséhez: GÁBOR 1997, TARNAI 2006: 31–33. A gyártörténeti gyűjtemény hivatalosan Jendrassik György születésének századik évfordulójára 1998-ban nyílt meg. Ezúton köszönöm meg Fitos Zoltánnak a Ganz Holding Zrt. elnök-vezérigazgatójának a gyűjteményben való kutatás engedélyezését, illetve Gábor Jánosnak a kutatáshoz nyújtott segítségét.

azok módosulásával is. Mindezek a tényezők együttesen alakították a gyűjtemény főbb szerkezeti sajátosságait és felhasználásának lehetséges módozatait.

A dolgozat jelen része a II. világháború alatti gyári centenáriumi bizottság tevékenységét próbálja meg feltárni, míg egy következő rész az ötvenes évek közepétől a Ganz-MÁVAG megszűnéséig kíséri nyomon a múzeummal kapcsolatos eseményeket, ahol a gyűjtemény 1967-es „üzemi gyűjteményként” való bejegyzése csak egy állomása, és nem kezdő- vagy végpontja volt a múzeumalapítási törekvéseknek. A centenáriumi bizottság tevékenységének részletesebb vizsgálata a gyűjtést érintő kontinuitás és diszkontinuitás kérdése mellett amiatt is célravezető, hogy a különböző őrzőhelyeken részlegesen fennmaradt, a százéves jubileum kapcsán keletkezett dokumentumok segítenek megérteni a vállalati múltról, annak szerepéről alkotott felfogásokat és a vállalattörténeti keretek felépítésének folyamatát. Ráadásul a bizottság tevékenysége nyomán keletkezett dokumentumok, illetve az akkori javaslatok – több szempontból is – kijelölték a „múzeumszervezés” későbbi irányait is.

A Ganz és Társa Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. vezetősége 1942 nyarán Vámosy Károly igazgató vezetésével egy bizottságot állított fel a vállalatalapítás közelgő centenáriumának (1944) megünneplésére.⁷ Kezdetben a bizottság feladata nem volt egyértelműen körülhatárolva, megbízása ekkoriban elsődlegesen a tervbe vett jubileumi kiadványhoz kapcsolódó adat- és dokumentumgyűjtésre terjedt ki. Az ambiciózus munka bizonyos elemei nem voltak teljesen előzmény nélküliek a vállalat életében, a kerek évfordulót megelőzően ugyanis már az 1920-as években megkezdődött a cég történetének feldolgozása és a vállalati múlt jelentőségének – különböző fórumokon való – rendszeres hangsúlyozása. Ekkoriban kezdett kialakulni a külvilág számára is látható módon a cégtörténet elbeszélésének kerete, amely „hivatalos” formát először a Magyar Vasművek és Gépgyárak Országos Egyesületének 1928-ban megjelent évkönyvében kapott. Szablya János, a cég adminisztrációért és kereskedelmi ügyekért felelős akkori főtisztviselője által írott összefoglalás három részre tagolva mutatta be a gyár addigi történetét. Az első fejezet a cégtörténet fontosabb fordulópontjai mentén (az alapítás, a részvénytársasággá alakulás, a Hitelbank megjelenése, a Danubius Hajógyárral való egyesülés és a külföldi gyáralapítások, alaptőke-emelések), hangsúlyosan az alapító Ganz Ábrahám, majd az utód Mechwart András vállalatnál betöltött szerepének méltatására összpontosítva sorolta fel a cég addigi elnökeit, vezérigazgatót és fontosabb gyárigazgatóit, főként a már korábban nyomtatásban megjelent kiadványok

7 | A Ganz gyárak történetéhez lásd: BERLÁSZ 1957, SZEKERES-TÓTH 1962, SZEKERES 1963, SZEKERES 1967, MEZEI 1994.

információira alapozva. Az üzletmenet általános ismertetése mellett 1928-ban a cég fontosabb gyártmányai, gyártási ágazatai (kéregöntésű kerekek, hengerszék, vasúti kocsigyártás, hajógyártás, motorgyártás, vízturbina, darugyártás stb.) egy rövid, kilenc pontból álló fejezetben kaptak helyet, amelyet a Ganz *„üzleti elveiről [...] a gyártmányok saját fejlesztésének tradíciójához való hűségéről és az exportpiacok meg-, illetve visszaszerzését segítő eladási szervezet kiépítéséről”* írott összefoglaló zárt.⁸ Az üzleti jelentések stílusában megfogalmazott cégtörténetben a külön-külön bemutatott, Ganzba beolvasztott vállalatok történetének ismertetése már jóval egyszerűbb formát kapott; a beolvasztott gyárak leírása leginkább a fontosabb adatok felsorolására és a cégalapítók említésére szorítkozott.⁹ Ugyan az évkönyvben Szablya megemléltette, hogy az akkor önálló cégeként működő Villamossági gyár története külön fejezetben és a következő évkönyvben kerül bemutatásra, az évkönyv kiadására már nem került sor.¹⁰

A kibontakozó gazdasági válság okán a vállalat-történet kérdése a Ganznál (is) egy időre háttérbe szorult, rögzített formában való „intézményesítése” csak a harmincas évek második felében kapott valamelyest lendületet.¹¹ Míg a külvilág felé alapvetően a céges működés kereteit hangsúlyozva, addig a vállalat munkatársai, különösen a gyári

8 | VASMŰVEK 1928: 251–270.

9 | VASMŰVEK 1928: 270–280. A beolvasztott cégek (Schlick-Nicholson Gép- Waggon- és Hajógyár Rt., a Gép- és Vasútfelszerelési Gyár, Rt. Kistarcsa és a Dr. Lipták és Társa Építési és Vasipari Rt.) összefoglalóit is valószínűleg Szablya írta, aki a fúziók levezénylésének egyik kijelölt felelőse volt a Ganz részéről.

10 | A Villamossági gyár történetének összefoglalására 1929-ben elkészült egy 23 oldalas munka, amelynek másolata 1958-ból maradt fent. Ennek pontos szerzőségét nem sikerült meghatároznom, valószínűleg Góhér Mihály, a (Villamossági) gyár mérnöke, későbbi főfelügyelője írta. A gépiratos másolat borítóján ugyan az szerepel, hogy *„készült 1944 körül a 100 éves jubileum alkalmából”*, a kéziratban azonban a szerző az előző évben megjelent évkönyvre tett hivatkozáson túl a villamossági gyár történetét a Ganzzal való újraegyesülésig tárgyalta. Az írás Szablyától eltérő stílusban és hangsúlyokkal ismertette a gyár történetét, középpontban a gyár „nagy feltalálóival” és az addig gyártott termékek műszaki adataival, hirdetve a vállalat „világszerte elismert rangját”. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Érdemes megemlíteni, hogy ebben az időben Stark Lipót, aki hosszú időn keresztül a Villamossági Gyár egyik vezető mérnöke volt, elkészítette a Villamossági Gyár történetének összefoglalását. Az 1928-ban írott német nyelvű kéziratból a jubileumi bizottság készített másolatot MNL OL Z 425 90. t., amelyről később – szintén kéziratban maradt – a magyar nyelvű fordítás is elkészült FSZEK BQ 621/68. Stark, bár bevezetője szerint munkája *„a vállalat fejlődéséről, mérnökeinek szellemi munkájáról, az országban és a külföld nagy részében elért sikereiről ad áttekintést”*, a gyártmányok műszaki-szerkesztési-konstrukciós kérdéseinek és megoldásainak ismertetésére fókuszált, hangsúlyozva a triász tagjainak és Kandó tevékenységének jelentőségét, ugyanakkor a céges működés más aspektusai figyelmen kívül maradtak.

11 | Mindez nem jelenti, hogy a cég múltjának hangsúlyozása teljesen eltűnt volna, sokkal inkább más, nem írott formában kapott szerepet a gyárban. Erre az alapítás kilencvenedik, illetve a tanonciskola fennállásának negyvenedik évfordulója alkalmával rendezett karácsonyi ünnepség jelentette az egyik látványos példát 1934-ben, lásd az erről szóló sajtónyilatkozatot, amely közel féltucat sajtóorgánumban jelent meg a *Népszavadtól* a *Nemzeti Újságig* bezárólag. A karácsonyi ünnepségek rendszeressé tétele ahhoz a Vámosy Károlyhoz köthető, aki majd a centenáriumi események főszervezője is lett. Vámosy – a gyári reorganizációért felelős igazgató – első világháború utáni tevékenysége a Ganzon belül kiterjedt a tanonciskola újrászervezésétől, a pszichotechnikai vizsgálatok bevezetésén át, a gyáron belüli mérnöktovábbképzés vagy a cserkészlet megszervezéséig. Ezzel egyidejűleg Vámosy a Műegyetemen üzemszervezés tantárgyat tanított 1922-től egészen 1944-ig.



Tanévzáró ünnepség a Ganz Tanoncműhelyben, a falon Ganz Ábrahám, Mechwart András és Kandó Kálmán arcképe 1936 (MMKM GAÖGY 2001.19.5)

munkások felé ettől valamelyest eltérő csomópontok mentén épült fel a vállalat történet. A tanonciskola vezetője által ekkoriban jegyzett kéziratban a cég története a három vállalatvezető-feltaláló (Ganz Ábrahám, Mechwart András, Kandó Kálmán) „hagiografikus” ábrázolása köré épült erős iránymutató-pedagógiai céllal, mintegy példaként állítva munkájukat, kiemelkedő emberi jellemvonásaikat a munkavállalók elé, egyben azzal a nem titkolt céllal, hogy a leendő kiadvány segítse elő a *„a kívánt Ganz közszellem fejlődését”* és a közelgő centenárium megünneplését.¹²

12 | MNL OL Z 425 89. t. Szabó Gyula tanonciskolai igazgató levele Klein Ferenc vezérigazgatóhelyettesnek, 1937.12.13. A 10 000 példányban tervezett, zsebkönyvnek elgondolt munkához lásd MMKM GAÖGY Ad 2001-12/6.

A kézirat ugyan fiókban maradt, azonban néhány évvel később – már a jubileumra készülődve – ismételten felmerült egy hasonló jellegű munka elkészítése, amely a korábbi összefoglaló kibővített és újraserkesztett változata lett. Ebben a kéziratban a vállalati múlt elbeszélésének keretrendszerét kijelölő vezetők (Ganz Ábrahám, Mechwart András, Kandó Kálmán és az 1939-ben elhunyt Bláthy Ottó) személye és a nekik tulajdonított jellemvonások felsorolása mellett már a vállalat *„régi hagyományainak nemes ápolása és elmélyítése érdekében”* az egyes gyártási ágazatok rövid bemutatására is sor került, néhány gyártási adat felsorolásával, illetve az exportpiacok jelentőségének egyidejű megemlítésével. A munka nem titkolt célja összességében az volt, hogy *„zárjuk szeretettel és büszkeséggel szívünkbe nagyjaink emlékét, testvéries érzülettel nyújtunk egymásnak segítő kezet, hogy egymás kölcsönös megbecsülésével, kitartó szorgos munkával járuljunk hozzá a Ganz közösség kebelében gyárunk százéves fennállásának megünnepléséhez.”*¹³

Míg a korábbiakban készült vállalat-történeti összefoglalók alkalmi jelleggel születtek, az 1942 nyarán megszervezett, Vámosy Károly által vezetett bizottság munkája már jóval tágabb keretek között mozgott.¹⁴ Ahogy arról röviden szó volt, a bizottság elsődleges feladata ekkoriban az 1944-re tervezett centenáriumi eseményekhez kapcsolódó kiadvány összeállítása volt. Arra vonatkozóan azonban, hogy milyen hangsúlyokkal épüljön is fel a munka, ekkoriban még nem volt tisztázva, csak annyi volt bizonyos, hogy a munkát Berlász Jenő gazdaságtörténész írja és állítja össze.¹⁵ A bizottság már a kezdetektől intenzíven támogatta – jubileumi kiadványról lévén szó – a vállalat életében meghatározó szerepet játszó személyekkel való kapcsolatfelvételt, illetve a vezető személyek hagyatékának felkutatását is a „hagyományos” céges iratok felhasználása mellett. Ez részben abból adódott, hogy a vállalat történetére vonatkozó források rendkívül egyenlőtlenül maradtak fent a korábbi időszakokból, illetve a kiadvány jellegéből következően a vállalati múltról alkotott hivatalos kép megfelelő artikulálásához természetes volt a korábbi

13 | Szerző hiányában csak következtetni lehet a stílusból arra, hogy a kézirat szintén a Tanonciskola keretén belül készült GH Zrt. GYGY sz. n. Ganz és Társa Rt: A Ganz gyár nagyjai és gyártmányai, 1942.

14 | A tagok száma és névsora a kétéves működés során folyamatosan bővült. A hivatalos megnevezés nélküli bizottság (hol Jubileumi Konferencia, hol Szervező, illetve Szerkesztő Bizottság) vezetését mindvégig Vámosy Károly igazgató látta el, közvetlen munkatársa Hűvös Cornél titkár volt; a cég részéről a munkában részt vett Gohér Mihály főfelügyelő, Gras Viktor cégvezető, Jób Imre igazgató, Hammersberg Viktor igazgató, Szablya János ny. igazgató, Kovács Károly főfelügyelő, Würtzler Béla cégvezető, Varga Gyula cégvezető, Petrovics Emil főfelügyelő, Szécsi Gábor cégvezető, Mendelényi Miklós igazgató, valamint Papp Józsefné tisztviselő, míg külső tagjai Berlász Jenő történész és Vayer Lajos muzeológus, művészettörténész voltak. Berlász Jenő a jubileumi kiadvány megírásáért, Vayer Lajos a kiadvány fényképanyagának válogatásáért felelt. Esetileg az üléseken Ninausz István igazgató, Tibor Iván igazgató, illetve Victor Márta tisztviselő és Sigmond Emmy tisztviselő is részt vett (saját összeállítás a jubileumi konferencia emlékeztetői alapján).

15 | Berlász Jenő szakmai életútjához: MELCZER 2001.

vezetők bevonása, észrevételeiknek beépítése is.¹⁶ Ugyanakkor a felsővezetés emlékeinek, valamint a cég levéltárában megőrzött iratok felkutatása mellett a vállalatvezetés belső körleveleket is kiadott, amelyekben felkérte a gyárak tisztviselőit és nyugdíjasaikat, hogy a gyár története szempontjából fontosnak és érdekesnek vélt iratok, adatok, fényképek, levelek hollétéről tegyenek bejelentést, illetve – amennyiben az őrizetükben van – juttassák el a vállalat(vezetés) számára. A bizottság és a vállalatvezetés valószínűleg számításba vette az ily módon folyó adatgyűjtés, valamint az adatok és dokumentumok kiadványban való felhasználásának korlátozott lehetőségét, így nem lemondva azok későbbi potenciális hasznosításáról, hamar szervezett formát óhajtott adni az adatgyűjtésnek egy vállalati múzeum felállításával. Erről egy külön körrendeletben, illetve a név szerint megszólított nyugalmazott vezetőknek írott levélben számoltak be, hiszen a közelgő jubileum jó alkalomnak tűnt a legkülönbözőbb vállalati emlékek összegyűjtésére és rendszerezésére.¹⁷

Arra vonatkozóan, hogy szerkezetét tekintve miként épüljön fel a kiadvány, nem született döntés a kezdeti időszakban, annyi volt csak bizonyos, hogy a munka egy gazdasági és egy műszaki részből áll majd.¹⁸ Ez utóbbi megszületése érdekében a vállalatvezetés külön körrendeletben tájékoztatta a gyári osztályfőnököket, hogy jelöljenek ki valakit, aki összefoglalja az adott szervezeti egység alá tartozó gyártási ágazat(ok) történetét, elősegítve ezzel a műszaki fejezetek megírását, mégpedig úgy, hogy a felhasznált iratokat, műszaki rajzokat, fényképeket az összefoglalókkal együtt majd a felállítandó múzeumban helyezték el.¹⁹

A gyártási ágazatok és szervezeti egységek feldolgozásához végzett adat- és forrásgyűjtések kapcsán azonban hamar világossá vált, hogy a cég a százéves története során annyira szerteágazó tevékenységeket végzett, hogy az elkészült munkák megfelelő, kritikai áttekintéséhez több ember munkájára és szakértelmére is szükség van, így ennek érdekében külön gyárankénti főmegbízottakat neveztek ki a feldolgozáshoz.²⁰ Minde-

16 | A kézirat megszületését, a kutatások irányát és forrásait ismerteti BERLÁSZ 1957: 350–351., 447–451. Nemcsak az egykori, még életben lévő vezető tisztségviselőket (például Kögler Gusztáv vezérigazgató, Kornfeld Móric igazgatósági tag, Altenstein Frigyes, Fellner Károly, Verderber József igazgatók stb.), illetve a gyár életében meghatározó személyek családjait és leszármazottjait (Ganz, Mechwart, Bánki, Bláthy, Zipernowsky stb.) keresték fel, hanem a vállalathoz hosszabb-rövidebb ideig, vagy egy-egy vezetővel szoros munkakapcsolatban álló személyeket is (például Korbuly Károlyt, Verebély Lászlót és más műegyetemi tanárokat), bár ez utóbbi esetekben nem sikerült érdemi információt összegyűjteni a jubileumhoz.

17 | MNL OL Z 425 90. t. sz. n. Körlevél, 1942.07.03.

18 | A bizottsági tagok részére Vámosy az egyik ülésen még bemutatta „A Ganz gyár nagyjai és gyártmányai” c. kéziratot, amelyet eredetileg 1942 karácsonyára minden munkás és tisztviselő számára ki akartak osztani a centenáriumi előkészítéseként, ennek kiadására azonban mégsem került sor. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Pro memoria (továbbiakban P.m.) 1942.09.30.

19 | MNL OL Z 425 90. t. 651. sz. Körrendelet, 1942.07.15.

20 | Mindhárom főmegbízott a bizottság tagjai közül kerültek ki, akik az általános részhez kapcsolódó adatgyűjtésekben is aktívan részt vettek: Góhér Mihály (Villamossági Gyár), Gras Viktor (Hajógyár), Jób Imre (Vagongyár).

mellett is lassan formálódott a kiadvány koncepciója: nem volt tisztázva kezdetben az előd- és a beolvasztott vállalatok történetének hangsúlya a Ganz történetének egésze szempontjából. Ez leginkább a hajógyári előzmények esetében volt kritikus jelentőségű, de Berlász javaslata szerint ezeknek a cégeknek a helyzetét csak beolvadás pillanatnyi állapotában kellett leírni és az „előtörténeteiket” csak röviden kellett érinteni. Ezt az elképzelést a bizottság vezetésével megbízott Vámosy Károly is határozottan támogatta.²¹ A munka időbeli kiterjedését illetően az első javaslat valamivel később, 1942 decemberében született meg. Berlász elképzelése szerint a vállalattörténet általános része ekkor három szakaszból állt volna: az első szakasz 1867-ig, a második a részvénytársaság Danubiussal való egyesüléséig (1911), a harmadik szakasz pedig a Villamossági gyárral való 1929-es újraegyesülésig taglalta volna a történetet. Míg az általános rész kifejezetten a „közgazdászok és laikusok” számára íródott volna, addig a második, műszaki rész célközönségének Berlász már a mérnököket jelölte meg; jelezve, hogy ez utóbbi nem gyártörténetnek, hanem – a *Ganz Közlemények*hez hasonló stílusban – a gyártmányok műszaki méltatásaként készül.²² Mindemellett a kiadvány kronologikus határa is kitágult: az utolsó másfél évtized történéseinek összefoglalására Vámosy egy külön személyt jelölt ki, s amely ugyan némi vitát váltott ki a tagok között – szóvá tették, hogy az utolsó húsz év „nem tartozik a történelemhez” – ezt később maga Jendrassik György vezérigazgató is szükségesnek vélte és megerősítette.²³

Maga a múzeum kérdése ebben az időben még nem állt különösebben a figyelem középpontjában, a bizottsági munka sokkal inkább a kiadványhoz kapcsolódó feladatokra koncentrált, majd azok előrehaladtával, a felkutatott források és összegyűjtött fényképek mennyiségi növekedésével, illetve az összefoglalók elkészültével kapott hangsúlyosabb szerepet a múzeumszervezés.²⁴ Kezdetben csak leltárt készítettek a felkutatott anyagokról, amelyeket az egyes gyári főmegbízottak a saját irodájukban őriztek ideiglenes jelleggel a múzeumhelyiség elkészültéig. Az összegyűjtött képek, iratok mellett azonban Vámosy – mintegy előre gondolkodva – javaslatot tett arra is, hogy ne csak a „rég”i okmányokat,

21 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1942.09.17., 10.21., 11.18. Az elődvállalatok történetét illetően az emlékeztetőben nem rögzítették, hogy miért csak röviden, vázlatosan lehet érinteni a cégeket – Vámosy magyarázata az volt, hogy túlságosan szerteágazóvá válna a munka – a beolvasztott cégekhez való viszonyt mégis jól megvilágítja, hogy a Schlick gyár utolsó gondnoka által felajánlott villamoskocsi modelljét visszautasították „nem érdekes” megjegyzéssel. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1942.12.16., miközben a fontosabb Ganz gyártmányokról a tanoncokkal modelleket szándékoztak készíteni és azokat a tervezett múzeumban akarták elhelyezni.

22 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1942.12.16.

23 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1942. 12.16., 1943.01.26.

24 | A levéltári adatgyűjtés, a céges anyagok felkutatása, a visszaemlékezők felkeresése mellett 1942 decemberében a cég a napi- és a műszaki szaksajtóban is meghirdette, hogy várja mindenkitől a Ganzsal kapcsolatos írott vagy tárgyi emlékeket, beharangozva egyben a készülő kiadványt is.

hanem az igazgatóság által kiadott összes addigi rendelet és utasítás másodpéldányát is gyűjtsék össze a múzeum számára, majd nem sokkal később a vagongyári főmegbízott, a bizottság egyik legaktívabb tagja, Jób Imre a gyár katalógusait, nyomtatott kiadványait javasolta a gyári múzeumba elhelyezni.²⁵

A múzeum gyűjteményét tekintve ugyan a bizottság legtöbbször a kiadványhoz kapcsolódó iratok, fényképek és más dokumentumok kérdésében hozott döntést, de egyidejűleg a fennmaradt tárgyi emlékeket is megpróbálta felkutatni és regisztrálni. A fellelt tárgyi anyag legnagyobb részét a gyári érmék tették ki, megközelítőleg egy 150 darabból álló, kiállításokon és nemzetközi vásárokon nyert emlék- és díszérme-kollekciót állítottak össze a gyáron belül. A tárgyi gyűjtéshez kapcsolódott Ganz Ábrahám megmaradt bútorainak megvásárlása is fogadott lányától – az alapító személyét illetően tervbe vették egy emlékszoba felállítását is az összegyűjtött relikviák elhelyezésére.²⁶ 1943 folyamán ugyanakkor változás történt a múzeum szervezését illetően, az addigi „decentralizált” őrzési rendszer helyett a múzeumi gyűjtemény összevonását akarták megvalósítani biztonsági okokból.²⁷ A gyűjtemény bővítésének, gyarapításának gondolata mindemellett továbbra is napirenden maradt, így merült fel a gyár életében meghatározó szerepet betöltő gépekről, szerkezetekről készült modellek elkészítésének és majdani múzeumi elhelyezését gondolata is.²⁸

A múzeumi gyűjtemény ügyével párhuzamosan a jubileumi kiadvány esetében is a bizottsági üléseken pontosították az elképzeléseket. Ahogy korábban szó volt róla, eredetileg Berlász kapta volna meg a feladatot, hogy a részére összeállított osztálytörténetek és összefoglalók alapján írja meg a műszaki részt is. Ehhez kapcsolódóan Jób Imre tervezetet is készített, amelyben javasolta, hogy a műszaki fejezetben az üzleti, gazdasági és személyi vonatkozásokkal csak olyan mértékben kell foglalkozni, amilyen mértékben azok *„összefüggésben állnak a gyártmányok műszaki jelentőségével”*.²⁹ Jób nem sokkal később kérdést intézett Berlászhoz a kézirat súlypontjait illetően – s mintegy akaratlanul is a vázolva a műszaki-mérnöki vállalati képet – elmagyarázta, hogy miért

25 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.12.12.

26 | A gyárban őrzött Ganz Ábrahámhoz kapcsolódó emlékek közé tartozott: díszpolgári oklevél, a százezredik kérek öntése kapcsán kiadott díszalbum és ezüstérem, Ganz Ábrahám fennmaradt levelei, útlevele, bizonyítványa. MNL OL Z 425 88. t. Az egyre bizonytalanabbá váló körülmények miatt a bútorokat már eleve Pomázon, a gyár egyik raktárában helyezték el. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.08.25.

27 | A biztonsági intézkedések jegyében a gyűjtemény egy részét vidékre akarták kitelepíteni, míg másik részét nem sokkal később a tulajdonos Hitelbank pánccsaszekrényében el is helyezték. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.06.02., 1943.08.25.

28 | MNL OL Z 425 90. t. Lehel Viktor igazgató Vámosynak közvetlenül is javasolta, hogy a múzeum minél hamarabb nyíljon meg, amelynek „óriási jelentőséget” tulajdonított a külföldi propaganda és az ifjúság nevelése szempontjából. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.10.27.

29 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.01.12.



Gyári csoportkép a 40000-ik hengerszék elkészülte alkalmából. Az ülő sorban jobbról az ötödik Vámosy Károly igazgató, 1928 (MMKM GAÖGY 2008.169.1)

is lenne célszerű a műszaki kérdéseket előtérbe helyeznie a munka során. Véleménye szerint ugyanis az önálló műszaki fejlesztés területe volt az a tényező, amely a céget határozottan megkülönböztette más vállalatoktól.³⁰ Bár Berlász elegánsan megkerülte a válaszadást ez ügyben, a hangsúlyok kérdése idővel olyanformán oldódott meg, hogy az általános résztől elkülönülő műszaki fejezet rész elkészítése Jendrassik vezérigazgató döntése nyomán a három gyár főmegbízott feladata lett a beérkezett osztály-, és ágazattörténetek alapján.³¹

30 | „nekünk azonban, mint gyárnak (sic!), rokonszenvesebb volna, ha a műszaki fejlődést hangsúlyoznánk. A pénzügyi fejlődés igen érdekes lehet, de nagyjában párbuzamosan halad Magyarország többi gyárának pénzügyi fejlődésével, többé-kevésbé valamennyien ugyanazt a vonalat futották be. A Ganz-gyárra éppen az a nagystílusú műszaki fejlődés jellemző, amelynek analógiáját egy más magyar gyárnál sem találni meg. Más gyár inkább imitatív működést fejt ki, külföldi szabadalmakkal dolgozik, a Ganz azonban önállóan kísérletezik, milliókat fektet egy-egy problémába, a legnehezebb időkben sem riad vissza az anyagi áldozatoktól. A gépészmérnöki gondolat kifejlődésében Ganz döntő szerepet játszott, ez emeli ki az összes többi gyár közül.” MMKM TTKOMGY 2019.2.1. P.m. 1943.02.16. A saját műszaki fejlesztés megkülönböztető jegyét először Bánki Donát írta le a Mechwartról szóló emlékbeszédében, BÁNKI 1908: 13.

31 | Az osztálytörténetek esetében amúgy Jendrassik György vezérigazgató minden feljegyzést „hozzászólás végett” bekért a bizottságtól. MMKM TTKOMGY P.m. 1943.05.19.

Nemcsak a kézirat tervezett két fő fejezete, az általános és műszaki rész elhatárolását illetően került sor döntésekre az üléseken, hanem az általános részhez kapcsolódva is.³² Berlász felvetésére például az 1890-es évekbeli sztrájkok ügyében Vámosy egyértelműsítette, hogy azok említése nem mellőzhető a kiadványból, miután „*hozzátartoztak az időkhöz és az évek munkásmozgalmaiboz*”.³³ A munkásmozgalom és a sztrájkok, konfliktusok témáját a vállalati (hivatalos) önkép szempontjából az említésre kerülő, de részleteiben nem tárgyalandó események közé sorolták, addig Berlász kartellügyeket firtató adatkérése ügyében már az a kategorikus döntés született, hogy a „*jubileumi évkönyvben ezt nem kell érinteni*”.³⁴ Ezzel szemben – valószínűsíthetően a háborúval összefüggésben – Vámosy hangsúlyozta, hogy a vállalat történetben külön ki kell emelni Ganz Ábrahám svájci származását és svájci mivoltát.³⁵ Ganz Ábrahám tevékenységét illetően azonban egy látványos probléma is előkerült, ugyanis a kutatások alapján Berlász nem tudta biztosan kijelenteni, hogy 1844-ben valóban elindult a munka az önálló műhelyben, de mivel ekkoriban már az 1844-es kezdő dátumot a cég a vállalaton belül és kívül egyaránt folyamatosan hangsúlyozta, így Berlász azt a javaslatot tette, hogy ettől eltérni ugyan már nem lehet, de a bevezetőben ki kell emelni a dátum „valószínűségét”.³⁶

A kézirat belüli hangsúlyok és csomópontok meghatározása mellett egyre fontosabbá vált a látszólagos technikai kérdésnek tűnő példányszám ügye, mintegy döntésre is kényszerítve a bizottságot, hogy a készülő jubileumi kiadványnak pontosan ki is a célcsoportja? Már a tervezés korai fázisában is felmerült, hogy többféle formátumban lenne célszerű a kiadványt megjelentetni, így differenciálódott a példányszám és a forma kérdése egy szöveges változatot tartalmazó „történelemkönyvre” és egy nagyobb példányszámú képesalbumra. Miközben a „notabilitások” részére három-háromezer példányt terveztek eljuttatni mind a „szövegkönyvből”, mind a tervezett képeskönyvből, addig a nagyközönség részére egy képesalbumot bocsátottak volna rendelkezésre. A célközönség kapcsán ugyanakkor vita alakult ki a bizottságon belül, míg a nyomdai munkálatok intézésével megbízott Szécsi igazgató a tisztviselők számára önköltségi áron tervezte hozzáférhetővé tenni a vállalat történeti összefoglalót, addig Jób Imre, még ha egyszerűbb kivitelben is,

32 | A műszaki fejezetrész kevésbé volt előrehaladott állapotban, így az egyes gyártási ágazatok és osztályok történetét feldolgozó dolgozatoknál inkább általános instrukciókkal élt a bizottság: bekerüljenek-e a kísérleti fázisban maradt gyártmányok az ismertetőbe vagy Vámosy kérésének megfelelően kapjanak kellő hangsúlyt a Villamossági Gyár esetében a feltalálók mellett a műhelyfőnökök is. Szablya János javasolta továbbá azon munkások megemlítését is, akik kiemelkedő képességeik révén kivételes karriert futottak be. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.01.12., 1943.09.16., 1944.03.01.

33 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.03.17.

34 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.06.02.

35 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.06.17.

36 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.06.02.

de az ingyenes változatot javasolta, úgy, hogy a munkásoknak, különösen a hosszabb ideje ott dolgozóknak is meg kell kapniuk. A bizottság munkája során végleges döntés nem született arra vonatkozóan, hogy a tisztviselők és a munkások közül pontosan kik és hogyan kapják majd meg a leendő kiadványt.³⁷

Valószínűsíthetően a cég centenáriumi eseménysorozatának minél szélesebb körű publicitásának biztosítása vetette fel annak gondolatát, hogy – túl a többféle formában is tervezett összefoglaló kiadvány mellett – készüljön el három jubileumi film is a cégről. Miközben a kézirat, az adatgyűjtés, a gyári múzeum szervezése párhuzamosan haladt egymás mellett 1942-től, a filmhez kapcsolódó előmunkálatok, a cég őrizetében lévő filmek felkutatása, a forgatókönyvek készítése, illetve a felvételkészítés az egyes gyártelepeken és vállalati rendezvényeken a Magyar Film Iroda részéről 1943 végén kapott lendületet, amely 1944 nyaráig tartott, ekkor azonban a háborús helyzet miatt a forgatások leálltak.³⁸

A Vámosy-féle jubileumi bizottság a munkáját a háborús helyzet okán 1944 májusában felfüggesztette. Az addig végzett nagyszabású adatgyűjtések, forrásfeltárások, visszaemlékezések felkutatása, kéziratok összefoglalók elkészítése, a leendő múzeum felállítása és a cég történetét összefoglaló kiadvány ügye a bizottsági munka megszűnésével félbemaradt. Az eredetileg tervezett kétrészes munka általános részének csak az első fele készült el Berlász tollából, amely a századfordulóig tárgyalta a Ganz történetét. A cégtörténetet középpontba helyező kéziratához felhasznált források köre a vezetőségi és cégjogi iratok mellett kiterjedt az egyes irattárakban felkutatott szerződésekre, eladási feljegyzésekre, szabadalmakra, ingatlanügyekkel kapcsolatos dokumentumokra, zárszámadásokra egyaránt.³⁹ A cégtörténeti részhez is, de különösen a műszaki fejezet-rész összeállításához készült és külön csoportot képviselt – a leendő Ganz múzeumba történő elhelyezés szándékával – a vállalat-történeti feljegyzések sorozata. Míg a sajtóban megjelent felhívások nyomán a bizottsághoz leginkább fényképek, egyedi dokumentumok, illetve különböző kiadványok érkeztek néhány kisebb tárgy felajánlása mellett, addig a vállalat részéről közvetlenül felkért személyek és a cég egyes részlegeinél kijelölt

37 | Vámosy a vitán jelezte, hogy a Pesti Kereskedelmi Bank nem sokkal korábban megjelent kiadványát különböző formátumban minden tisztviselőnek, altszisznek, nyugdíjasnak – beosztás és szolgálati időtől függetlenül – eljuttatták. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.02.16. Az utolsó adatok szerint a példányszám tekintetében 5000 darab „történelemkönyv” és 5000 darab képeskönyv, valamint 5000 darab képeskönyv kétívnyi szöveggel, 15 000 darab olcsóbb kiadású (szintén kétívnyi szöveggel), illetve 100 darab luxuskivitelű „történelemkönyv” és 100 darab képeskönyv elkészítésének igényét rögzítették. MMKM TTOKMGY 2019.2.1. P.m. 1943.05.19.

38 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. sz. n. Emlékeztető a 100 éves jubileumi kulturális jelenlegi állásáról, 1944.06.17.

39 | A kéziratához felhasznált forrásokról, kiadványokról BERLÁSZ 1957: 447–451., a szerző részére megküldött dokumentumok, fényképek és kiadványok részletes listájához MNL OL Z 425 88. t. Az 1944-es kéziratához MMKM KEZGY 404.

megbízottak által elkészített írások esetében már egy összetettebb kép rajzolódik ki.⁴⁰ A megmaradt feljegyzések körét több csoportra lehet osztani, egyfelől megtalálhatók az egy-két oldalas, rövid feljegyzések-kiegészítések.⁴¹ Külön csoportot képeztek – mind műfaji, mind terjedelmi szempontból – az egyes osztályok, szervezeti egységek és gyártási ágazatok történetét bemutató írások.⁴² Ehhez kapcsolódtak az egy-egy fontosabb vállalat-történeti mérföldkövet, kérdést bemutató feljegyzések, amelyek nem voltak közvetlenül beilleszthetők az osztály- és ágazattörténeti felosztásba vagy éppen azok kiegészítéseképpen születtek.⁴³ Végül, de nem utolsósorban a kéziratok külön csoportját alkotta a személyes visszaemlékezések köre.⁴⁴

Már önmagában az a törekvés, miszerint a jubileumi kiadvány egyik felét kimondottan csak a cég műszaki eredményeinek bemutatására szánták, a vállalati hierarchián belüli műszaki- mérnöki csoportok domináns pozícióját jelezte. A céges kiadványokból és statisztikákból, valamint a munkatársak emlékezetében őrzött adatokból összeállított osztálytörténetek általános jellemzője volt, hogy elsősorban a műszaki produktumok

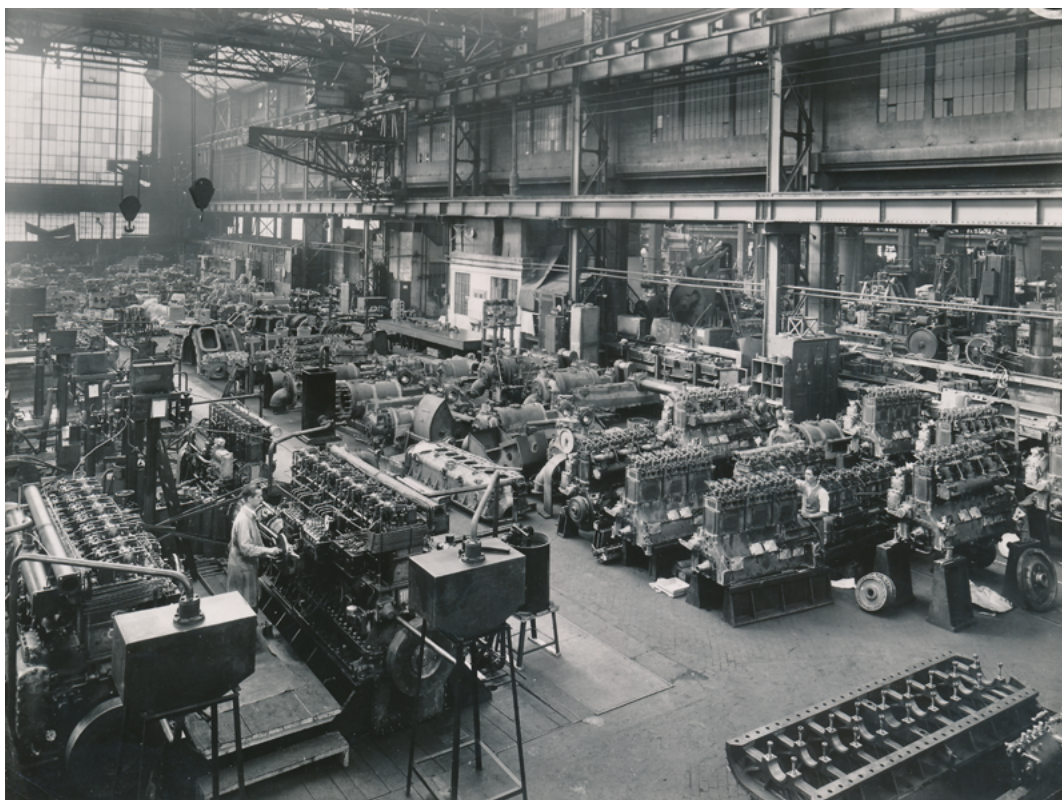
40 | Nehéz pontosan számszerűsíteni az 1942–1944 között készült emlékiratokat, feljegyzéseket és ismertetőket. Megközelítőleg egy száz-százhusz darabból álló, műfaját és terjedelmét tekintve is rendkívül heterogén dokumentumgyűjtésről van szó, ahol az egy-két oldalas adatszerű leírások, kiegészítések mellett terjedelmes személyes visszaemlékezések egyaránt megtalálhatók. Jelentősen nehezíti a pontos számbavételt, hogy a munkák nagyobb része egyben a jubileumi kiadvány fejezeteinek „háttéranyagaként” szolgált, gyakran szerző és/vagy cím nélkül köröztetve főként a kiegészítő feljegyzéseket, ráadásul a kéziratok fele a háborús események következtében elhaladt. A megmaradt kéziratoknak egy részét más gyári dokumentumokkal együtt 1958-ban újra legépezték, erre a későbbiekben majd visszatérek.

41 | Lásd a bizottság levelezési anyagában fennmaradt néhány levelet MNL OL Z 425 89. t.

42 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Halász Pál: Az elektromos gyár műhelytörténete, Machovits István: A 100 éves gyáralapító évforduló (Vasútbiztosító osztály története); sz. n. A Magyar Építő Rt. (M.É.R.T.) története; Tóth László: A Ganz Villamossági Gyár- műhelytörténeti adatok; Wallner János: A Vállalati betegsegélyező pénztár története; Gleich: A bányagéposztály; Zámor Ferenc: A Ganz gyár motorkocsi üzletágának fejlődése; Gyáros Vilmos: A Ganz gyár waggongyártási üzletágának ismertetése; MMKM KEZGY 103; GH Zrt GYG: Dvihal József: Általános gépgyártás a Ganz gyárban, Dvihal József: Gépgyártási adatok a Ganz történetéhez; Dvihal József: Ganz gyár a malomipar szolgálatában. Hengszérgyártás; Dvihal József: Motorgyártás; Szolinszky [Jenő]: A Ganz gyári szántógépek rövid történeti ismertetése; Görög Jenő: A vízturbina osztály és a turbinagyártás története; Ary igazgató – Kemenes főfelügyelő: Aprító és kerámiai gépek; MNL OL Z 425 90. t. Schmidt János: A villamossági gyári próbaterem története; 277. t. BFL XIV.175 sz. n.: Motorgyártás I–II., sz. n.: Adatok a Kazánosztály történetéhez, Verebely León – Kánitz Imre: A híd-osztály története.

43 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Hubert Lipót: [Feljegyzés a külföldi képviseltek történetéhez]; sz. n.: Saját képviseltekre vonatkozó feljegyzések; Guttmann Tivadar: [Kiegészítés a saját képviseltek ismertetéséhez]; Takách Edward: [Feljegyzés Guttmann Tivadar visszaemlékezéseiről]; Haraszi Hugó: A Ganz-gyár egyiptomi fiókjának története 1912-től 1915-ig; sz. n.: [Feljegyzés az osztatlan munkaidőről, sportegyesületekről]; sz. n. Adatok a törzsgyári tűzoltóság történetéhez; Gyáros Vilmos: A Ganz-gyár és a londoni földalatti vasút villamosítása; Gyáros Vilmos: A London and Port Stanley Railway (Kanada) elektrifikálása.

44 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Páchl Jenő: Emlékeim a Ganz és Társa waggonosztályában 1894–1942 években eltöltött időről; Wopaletsky Károly: Régi Ganz-gyári emlékeim; Sz. n.: Adatok a Ganz-gyár történetéhez; GH Zrt GYG: Valatin Béla: Visszaemlékezések a Ganz gyár múltjára; Krempe Róbert feljegyzése a gyárral kapcsolatos emlékeiről (lejegyezte: Jób Imre); Király Andor ny. vezérigazgató emlékei (lejegyezte: Jób Imre); FSZEK BPGY BQ 621/64.



Ganz Vagongyár - motorszerelő műhely, 1927 k. (MMKM TFGY 2018.155.41)

fontosabb paramétereinek ismertetésére koncentráltak. Az adott termék műszaki jellemzőit felsoroló ismertetések inkább a gyártmányok szerkesztési problémáit érintették, illetve a műhelyek gyártástechnológiai kérdéseit helyezték előtérbe, ritkán elemezve ezen túlmutató, de a témát alapjaiban befolyásoló kérdéseket. Természetesen a feljegyzések szerzőinek a szervezés egyik fázisában sem volt feladata hivatalosan általánosabb vállalat-történeti kitekintést nyújtani az adott termékkel kapcsolatban, ezt a célt kisebb részben a főmegbízottak által készített gyártörténeteknek, illetve főként a Berlász Jenő által írt általános résznek kellett volna betöltenie.⁴⁵ Ugyanakkor az ismertetések nem is különösebben helyeztek hangsúlyt arra, hogy egy-egy gyártmány sikeressége vagy sikertelenségének magyarázatára átfogóbb képet vázoljanak fel. Ha adott esetben felmerült a műszaki termékek gyártása és sikeressége szempontjából kulcsfontosságú értékesítés kérdése, annak eredményei (például hova és mennyit exportált a cég) szintén a gyártmá-

⁴⁵ | Berlász csak az 1890-es évek végéig, a Hitelbank tulajdonosi megjelenéséig tudta megírni a vállalat történetét, amely a következő félszázad történéseivel összevetve (például a rendszeres sztrájkok, a Valtellina vasút eredményei ellenére Kandó Kálmán cégtől való távozása, vagy a húszas évek cégfelvásárlásai és gyárbezárásai stb.) kevésbé tűnt ellentmondásosnak.

nyok minőségének, a műszaki színvonal bizonyítására szolgált, a piacszerzés összetett problémájának ismertetése legtöbbször homályban maradt.⁴⁶ A saját műszaki fejlesztés gondolata mindvégig domináns volt az elbeszélésekben, amely a Ganz gyári találmányok nemzetközi piacokon való jelenlétének hangsúlyozásával együtt a leginkább kitapintható eleme volt a vállalati ideológiának, ezeket foglalta keretbe a Ganz gyári feltalálók-fejlesztők személyének (Ganz, Mechwart, Bláthy–Déry–Zipernowsky, Kandó, majd később Jendrassik) panteonja. A gyártmányok műszaki jellemzőinek ismertetései között inkább egyedi, mintsem általános volt az adott gyártmány történetének taglalásánál az üzemi költségek kérdéseinek elemzése (motorkocsik).⁴⁷ Amennyiben a Ganz exporttevékenysége jellemzőinek taglalására is sor került az árképzés, a szállítási költségek, a vámok, illetve a munkabérek összefüggésrendszerében, azt sokkal inkább belső felhasználásra, háttérinformáció gyanánt, mintsem a leendő kiadvány révén a nyilvánosság részletekbe menő tájékoztatására szánták.⁴⁸

A háborús helyzet miatt az osztálytörténeteken alapuló összefoglalások nem készültek el a műszaki részhez, kizárólag a hajógyárról született átfogó dolgozat. Bár a munka tágabb kitekintéssel próbálta meg ismertetni a hajógyár történetét (a dunai hajózás általános helyzete, jogelődök), a kézirat középpontjában a rendelési lajstromok alapján összeállított hajók és azok műszaki paramétereinek felsorolása állt, amely a hajógyári műhelyek telephelyen belüli változásának ismertetésével egészült ki. A műhelyek és osztályok hajógyári története mindazonáltal nem volt több Grass Viktor munkájában – a mindenkor vezetőik személyének megemlézése mellett – egy felsorolásnál, ahol a létszámra vonatkozó elszórt adatok leginkább csak a működés egyszerű mutatószámaként szerepeltek.⁴⁹

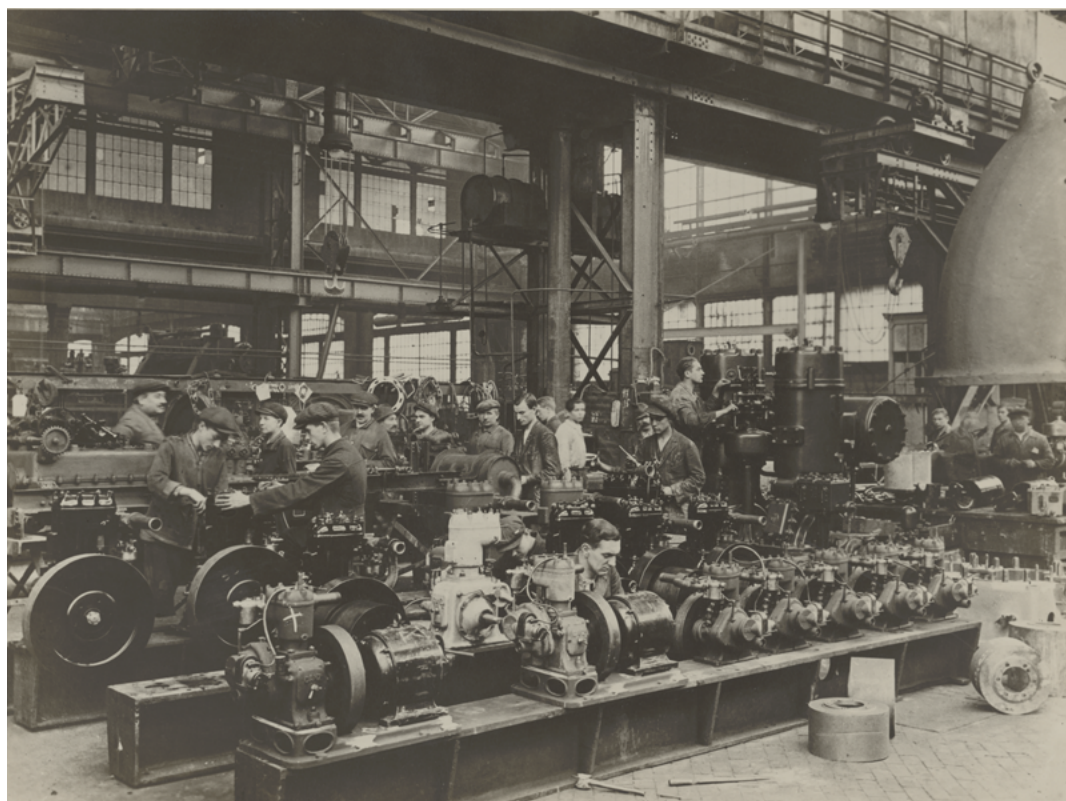
Eltérő hangsúlyok jellemezték a szórványosan fennmaradt visszaemlékezések csoportját. A századforduló előtt gyári szolgálatba lépett, a jubileum idején már nyugállományú tisztviselők – változó terjedelmű és fókuszú – feljegyzéseinél rendre megjelent Mechwart

46 | A külföldi képviselletekre vonatkozó feljegyzések szinte kizárólag listaszerű összeállítások voltak, a működés időhatárainak, a képviseltet ellátó cégek, érdekeltségek és személyek felsorolásával. Ez alól kivétel Haraszi Hugó rövid visszaemlékezése az egyiptomi fiók rövid ideig tartó működéséről.

47 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Zámor Ferenc: A Ganz gyár motorkocsi üzletágának fejlődése. Zámor a vagonosztályon nemcsak a szerkesztés, hanem az árkalkuláció és az eladás vezetője is volt egy személyben.

48 | MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Gyáros Vilmos: Kiegészítés a Ganz-gyár waggongyártási üzletágának ismertetéséhez. 2. „tengerentúli exportunkat kedvezően befolyásolta a Magyar Nemzeti Bank valutapolitikája [...] a korábbival szemben additionális export volt. Ilyen áruk exportja után a Nemzeti Bank a hozzá beszolgáltatott szabad valutáért tekintélyes felárat fizetett, mely kivételes esetekben a 100%-ot is meghaladta. Ez a valutapolitika lehetővé tette, hogy motorkocsi exportunk, eltérően sok más régebben kezdett exportüzletünkötől, nem volt veszteséges. Ezek az itt megírottak a 30-as években leromlott waggonüzlet erős újjáéledését mutatják, amit nem kell nagyon közbírré tenni, nehogy ettől a fellendüléstől egyes, ma legfőképpen hadianyagot szállító vállalatok túlságos kedvet kapjanak arra, hogy a háború befejezése után waggongyártásra rendezkedjenek be.” Gyáros Vilmos korábban a Ganz hollandiai érdekeltségének volt a vezetője.

49 | Gras kézírata például mindössze egy bekezdés erejéig foglalkozott a harmincas évek fordulójának sztrájkjait kiváltó teljesítménybérezési forma, a Bedaux-rendszer bevezetésével MMKM KEZGY 103., 27.

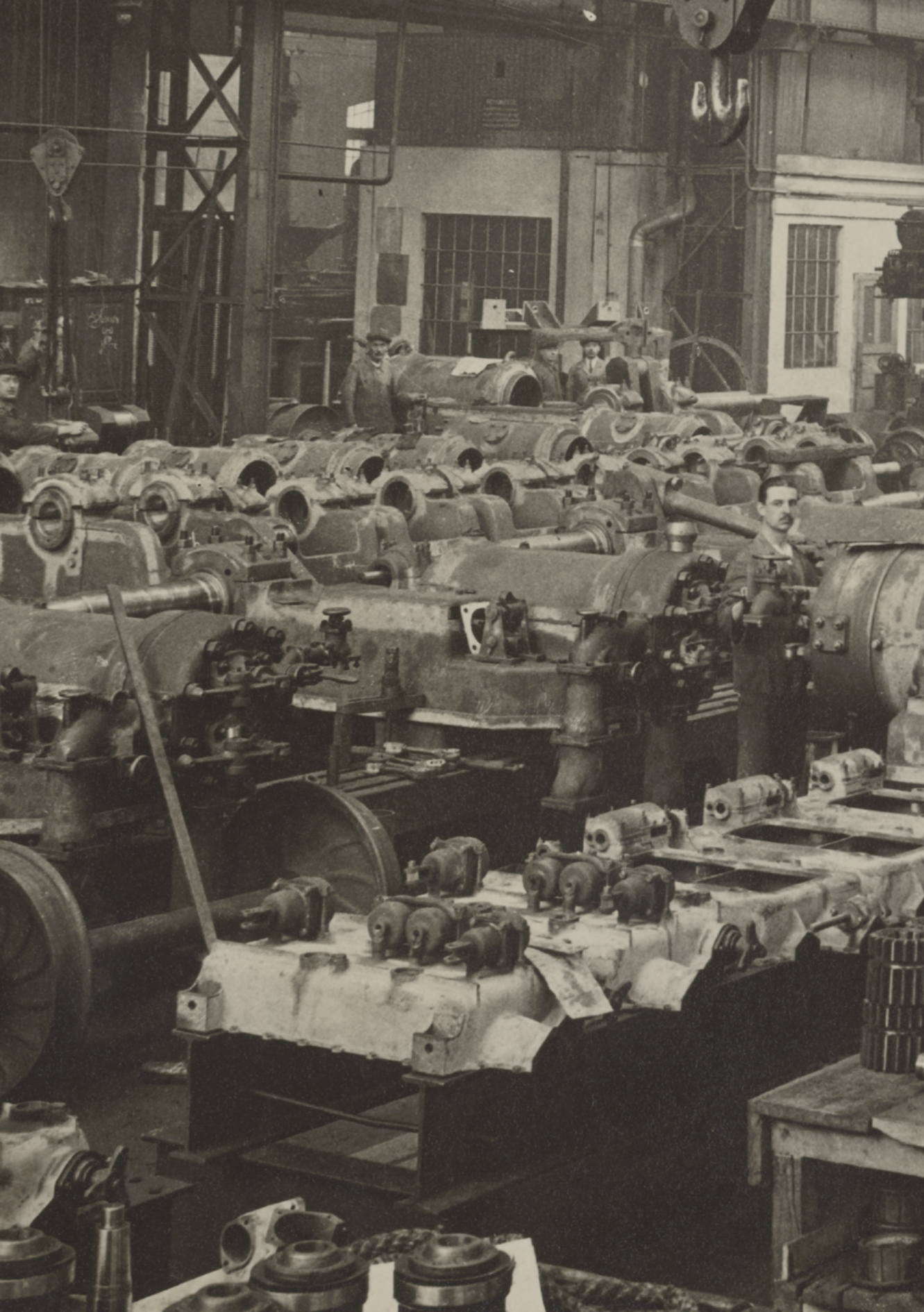


Ganz Vagongyár- kismotorok előkészítése szállításra, 1927 k. (MMKM TFGY 2020.15.1 [321])

András személye, akinek emberi tulajdonságai, közvetlensége majdnem minden beszámolóban előkerült. Mechwart (és közvetlen munkatársai) személyéhez ugyanakkor nem egyszerűen csak pozitív vezetői tulajdonságokat, hanem a századfordulótól eltűnő patriarchális szellemet, illetve az egyszerű vállalati adminisztrációt is hozzákapcsolták. Mechwart olyan autoritásként jelent meg a leírásokban, akinek szerepét a későbbiekben csak Kandó Kálmán személye tudta részlegesen pótolni. A patriarchális szellemiség a meritokratikus elven való működés mellett magában foglalta a cégvezetés részéről megmutatkozó szociális érzékenységet is a munkavállalók felé,⁵⁰ míg az adminisztráció jellemzője – az egyszerűség mellett – a német nyelv dominanciájával párosult, amely a századfordulót követően a magyar nyelv cégen belüli előretörésével párhuzamosan szűnt meg.⁵¹

50 | GH Zrt GYGY Krempe, 3., Wopaletzky, 4., 6–7., MMKM TTOKMGY 2019.2.1. Pachi, 6., Adatok, 2–5., FSZEK BQ 621/64 3–5., 8., 11.

51 | GH Zrt GYGY Pachi, 9–10., Valatin, 2., 21., FSZEK BQ 621/64 7., 17.





Ganz Vagongyár - motorszerelő műhely 1927 k.
(MMKM TFGY 2020.15.1 [34])

A visszaemlékezések között fennmaradt két nagyobb lélegzetvételű írás is, amelyek a jubileumi kiadvány egyszerű háttéranyagánál ambiciózusabb céllal készültek. Valatin Béla a Villamossági Gyár főmérnök-osztályvezetőjeként, majd kereskedelmi feladatait irányító mérnökeként az első világháború előtti időszakra koncentráló visszaemlékezésében részletesen elemezte a századelő válságát, amely az akkoriban húzóágazatot képviselő, egyben a vállalat nemzetközi jelenlétének egyik alapját jelentő elektrotechnikai fejlesztések és a villamossági gyár helyzetében mutatkozott meg, s amelynek látványos elemét Kandó Kálmán gyártól való távozása jelentette. A Ganz hosszú időn keresztül meglévő piaci előnyeit Valatin több tényező egyidejű meglétének tulajdonította. A gyár saját fejlesztéseinek, szabadalmainak jelentősége mellett Mechwart fejlesztési és üzletszerző politikáját emelte ki, amely egyaránt segítette a gyár nemzetközi jelenlétét is. Ehhez jelentősen hozzájárultak a nemzetközi összehasonlításban alacsony gyári munkabérek is.⁵² A századfordulót követően a piaci előny azonban fokozatosan erodálódott, miután az időközben megerősödő világcégek forgalma már sokszorosa volt a Ganzénak, s bizonyos beruházások már meg is haladták a cég rendelkezésre álló forrásait. Eközben a műszaki vezetők elhanyagolva a tömeggyártás lehetőségét, olyan különleges műszaki-fejlesztési kérdésekre fordították energiáikat, amelyek nem minden esetben voltak indokoltak, s „*hiányzott Mechwart energiája, ki minden műszaki sikert rögtön megfelelő üzletszerző tevékenységgel tudott összekötni.*” Majd a versenyképesség csökkenéséhez a magyarországi munkabérek emelkedése is hozzájárult.⁵³ Ennek a defenzív helyzetnek lett az eredménye a német Allgemeine Elektrizitäts Gesellschafttal (AEG) való együttműködés és a Villamossági Gyár külön részvénytársaságba való kiszervezése 1906-ban, melynek révén a Ganz ugyan megkapta az „*AEG által akkor már sokkal jobban kifejlesztett és gyártásra alkalmasabb szerkezetait [...] de erősen korlátozta a Ganz-gyár tervezési tevékenységét.*” A saját műszaki fejlesztés korlátozásának hatására hagyta ott a gyárat Kandó és több munkatársa.⁵⁴ Valatin elemzésében a cég későbbi stabilitását éppen a tömegcikk kifejlesztésében jelölte meg, amely egyidejűleg a nemzetközi piacokon (Olaszország, Balkán, Törökország) is segítette a vállalatot.⁵⁵ A Ganz gyári mérnökök által készített írárok között tehát jól kitapintható különbségek figyelhetők meg. A műszaki-fejlesztési kérdéseket taglaló íráshoz képest a céges értékesítésben részt vevők egy jóval összetettebb képet rajzoltak fel a Ganz és a mindenkori környezetének működéséről és eredményeiről.

Más perspektívából írta meg visszaemlékezését Szablya János, aki a cégnél eltöltött

52 | GH Zrt GYGY Valatin 4., 14–15.

53 | GH Zrt GYGY Valatin 8., 32–33.

54 | GH Zrt GYGY Valatin 34.

55 | GH Zrt GYGY Valatin 36., 38.

éveinek jelentős részét a vállalati adminisztráció és ügyvitel különböző pozícióiban töltötte a századfordulótól kezdődően. Szablya vállalattörténeti írásában a gyári eseményeket egyfelől az üzleti jelentésekből kiolvasható adatok, másfelől a köztörténeti események rövid ismertetése foglalta keretbe.⁵⁶ Szablya – óvatosan egyensúlyozva a vállalati események és a személyes emlékek között – az üzletszerzés tényleges menete, a forgalmi eredmények, az adminisztrációban bekövetkezett változások, a vezető tisztségviselők tevékenysége és a szervezett munkásmozgalom korabeli eseményei alapján ismertette a Ganz fontosabb eseményeit, belső és külső konfliktusait és gazdasági eredményeit.⁵⁷

Ahogy arról már szó volt, a Vámosy-féle bizottság 1944 tavaszán felfüggesztette a tevékenységét és hivatalosan a jubileumra tervezett eseményeket az év végére halasztották.⁵⁸ Az addig összegyűjtött és múzeumba szánt anyagok egy részét – más dokumentumok mellett – biztonsági okokból különböző bérelt, illetve saját tulajdonú ingatlanokban helyezték el (Budafok, Pomáz, Pócsmegyer, Hitelbank), miközben bizonyos anyagok a gyárakban maradtak. Az 1944–45-ös ostrom során azonban a gyárakat súlyos támadások érték, így a centenáriumba gyűjtött anyagok egy része szétszóródott, elkallódott és megsemmisült, látszólag pontot téve az addigi erőfeszítésekre. A háború utáni politikai és gazdasági környezetben, a megváltozott vállalati viszonyok között a Ganz gyárakon belül a múzeum felállításának és a vállalattörténet elkészítésének igénye elhalványult, majd közel egy évtizeddel később került ismételten előtérbe. Ezekről lesz szó a dolgozat következő részében.

56 | Ahogy azt már említettem Szablya János volt a szerzője a Vasművek 1928-as évkönyvében megjelent első cégtörténeti összefoglalásnak, amely jelentős részben az üzleti jelentésekre épült.

57 | FSZEK BQ 621/64 Szablya visszaemlékezésében 1932-ig, nyugdíjba vonulásáig vette végig a Ganz fontosabb történéseit.

58 | MNL OLZ 419 I. t. 1944.06.30.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

FELHASZNÁLT FORRÁSOK

BFL = Budapest Főváros Levéltára

XIV.175 Szekeres József levéltáros iratai

FSZEK = Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár Budapest Gyűjtemény

BQ 62I/68 Stark Lipót: A Ganz Villamossági Gyár 50 éves története, é. n. [kézirat]

BQ 62I/64 Szablya János feljegyzései a Ganz-gyárra vonatkozóan 1900-tól

kezdődőleg, 1944. [kézirat]

GH Zrt. GYGY = Ganz Holding Zrt. Gyártörténeti Gyűjtemény

Gyártörténeti kéziratok gyűjteménye 1942–1944 (1958)

MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

GAÖGY = Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény

Ad 200I-12/6. Cégnagyjaink életrajza a Ganz és Társa cég történetének tükrében,

1937. [kézirat]

TTOKMGY = Technikatörténeti irat- és okmánygyűjtemény 2019.2.1. Ganz archívum

Jubileumi bizottság emlékeztetői (1942–1944)

Vállalattörténeti feljegyzések és visszaemlékezések (1942–1944) 1958

KEZGY = Kéziratgyűjtemény 103 Gras Viktor: A Hartmann–Schönichen-,

Danubius- és Ganz hajógyárak története 1860–1943, 1943. [kézirat]

404 Berlász Jenő: [A Ganz-gyár története], 1944. [kézirat]

MNL OL = Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Ganz és Társa Villamossági-,

Gép-, Vagon- és Hajógyár Rt.

Z 419 Közgyűlési iratok

Z 425 Titkárság

88–90. tétel Százéves jubileum

277. tétel Tóth László: Az olaszországi Valtellina vasút villamosításának

tervezése és építése

FELHASZNÁLT IRODALOM

ANTEBY, M. – MOLNAR, V. 2012: Collective Memory Meets Organizational Identity: Remembering to Forget in a Firm's Rhetorical History. *Academy of Management Journal*, Vol. 55 (3) 515–540.

BÁNKI DONÁT 1908: Emlékbeszéd Belecskai Mechwart András a Magyar Mérnök- és Építészegylet tiszteletbeli tagja felett. *Pátria*.

- BENCZE GÉZA 1987: Műszaki múzeumok, ipari szakgyűjtemények. Üzemtörténeti Értesítő, 14–23.
- BERLÁSZ JENŐ 1957: A Ganz-gyár első félszázada 1845–1895. In: Tanulmányok Budapest Múltjából XII. Akadémiai Kiadó, 349–458.
- BERÉNYI MARIANNA – SNEIDER JÓZSEF 2018: Múzeum-e az autómúzeum? Múzeumcafé, 66. (3), 99–148.
- BOOTH, C. – ROWLINSON, M. 2006: Management and organizational history: Prospects. Management and Organizational History. Vol. 1. (1) 5–30.
- CASEY, A. 2019: Organizational Identity and Memory. Multidisciplinary Approach. Routledge.
- COLLER, K. – MILLS, J. H. – MILLS, A. 2016: The British Airways Heritage Collection: An Ethnographic 'History'. Business History, Vol 58 (4) 547–570.
- CZÉRE BÉLA 1971: A 75 éves Közlekedési Múzeum. In: Czére Béla (szerk.): Közlekedési Múzeum évkönyve I. 1896–1971. Budapest, 7–51.
- DANILOV, V. J. 1991: Corporate Museums, Galleries, and Visitor Centers. Greenwood Press.
- DANILOV, V. J. 1992: Planning Guide for Corporate Museums, Galleries, and Visitor Centers. Greenwood Press.
- DUREPOS, G. – MILLS, A. J. – MILLS, J. H. 2008: Tales in the manufacture of knowledge: Writing a company history of Pan American World Airways. Management and Organizational History, Vol 3 (1) 63–80.
- GÁBOR JÁNOS 1997: A „Ganz Múzeum”. Múltidő Magazin, IV. évf. 1–2., 13.
- KISS LÁSZLÓ – KISZELY GYULA 1982: Magyarország műszaki múzeumai. Műszaki Könyvkiadó.
- KISS LÁSZLÓ 1985: Műszaki emlékvédelem, ipari hagyományápolás Magyarországon. Technikatörténeti Szemle, XV., 29–40.
- KÓCZIÁNNÉ SZENTPÉTERI ERZSÉBET 2015: Válasz a Huszonöt évvel ezelőtt történt meg a rendszerváltás – mennyiben volt ez pozitív, illetve negatív hatással a hazai múzeumok életére? c. körkérdésre. Múzeumcafé, 45. (1) 33–35.
- MAGYAR MÚZEUMOK 2003/3. sz. (Ősz).
- MCLAREN, P. G. – MILLS, A. J. – WEATHERBEE, T. G. (eds.) 2015: The Routledge Companion to Management and Organizational History. Routledge.
- MELCZERTIBOR 2001: Egy tudós könyvtáros életpályája. Beszélgetés Berlász Jenővel. In: Buza János (szerk.): Gazdaságtörténet-könyvtártörténet. Emlékkönyv Berlász Jenő 90. születésnapjára. MTA-BKÁE Gazdasági és Társadalomtörténeti Kutatócsoport, 503–509.

- MESSEDA, J. 2013: Corporate Museum: Concepts, Ideas, Realization. Firmenmuseen. Konzepte, Ideen, Umsetzung. Avedition.
- MEZEI ISTVÁN 1994: Fejezetek a 150 éves Ganz-gyár történetéből. (szerk.), k. n.
- NISSLEY, N. – CASEY, A. 2002: The Politics of the Exhibition: Viewing Corporate Museums Through the Paradigmatic Lens of Organizational Memory. *British Journal of Management*. Vol. 13. 35–45.
- RAVASI, D. – RINDOVA, V. – STIGLIANI, I. 2019: The Stuff of Legend: History, Memory, and the Temporality of Organizational Identity Construction. *Academy of Management Journal*, Vol. 62. (5) 1–33.
- ROWLINSON, M. – HASSARD, J. 1993: The Invention of Corporate Culture: A History of the Histories of Cadbury. *Human Relations*. Vol. 46. (3) 299–326.
- STIGLIANI, I. – RAVASI, D. 2007: Organizational artefacts and the expression of identity in corporate museums at Alfa-Romeo, Kartell, and Piaggio. In: Lerpold, L. – Ravasi, D. – Rekom, J. V. – Soenen, G. (eds.): *Organizational Identity in Practice*. Routledge.
- SZABADVÁRY FERENC 1973: Az ipartörténeti gyűjtőtevékenység fejlesztéséről. *Múzeumi Közlemények*, 1. 47–68.
- SZABADVÁRY FERENC 1980: Az Országos Műszaki Múzeum múltja és jelene. *Nép-művelési Propaganda Iroda*.
- SZEKERES JÓZSEF 1963: Az újpesti hajóépítés története II. (1912–1944). In: *Tanulmányok Budapest múltjából XV. Akadémiai Kiadó*, 637–693.
- SZEKERES JÓZSEF 1967: Ganz Ábrahám élete. K. n.
- SZEKERES JÓZSEF – TÓTH ÁRPÁD 1962: A Klement Gottwald (Ganz) Villamossági Gyár története. *Közgazdasági és Jogi Kiadó*.
- SZILÁGYI ISTVÁN 1964: Elkészült a Magyar Műszaki Múzeum első egysége. *Technikatörténeti Szemle*, III. évf. 1–2., 275–285.
- TARNAI ANDRÁS: A „Ganz Múzeum”. In *memoriam Suba Gábor*. In: Vámos Éva – Vámosné Vigyázó Lilly (szerk.): *Tanulmányok a természettudományok, a technika és az orvoslás történetéből*. Vol. XIII. 31–34.
- XU, X. 2017: Corporate Museum. From industry identity to exhibition communication. *Altralinea*
- WADHWANI, R. D. – SUDDABY, R. – MORDHORST, M. – POPP, A. 2018: History as Organizing: Uses of the Past in Organization Studies. *Organization Studies*, Vol. 39. (12) 1663–1683.

Veöreös András–Horváth Balázs

Falusi buszmegállók és a település kapcsolata – építész és közlekedésmérnök szemmel

A vidéki buszmegállók építésze az építészettörténeti kutatás egy új fejezetét jelentheti. A tanulmány a falusi buszmegálló és a történeti települések közötti kapcsolatokat dolgozza fel, elemzi a buszmegálló és a településközpont egymáshoz viszonyított elhelyezkedését, a buszközlekedés megjelenésének hatását a település fejlődésére, a buszmegálló környezetének arculatát, és nagy hangsúlyt fektet a buszmegálló épületeinek építészeti kialakítására.

Az autóbushozközlekedés kialakulása a két világháború közötti időszakra esik, a második világháború utáni időszak tekinthető a buszközlekedés első hazai fénykorának. Mérföldkőnek tekinthető az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció, melynek központi célkitűzése a vasúti személy- és teherszállítás közútra terelése volt. A nagyvárosi autóbushálomások többsége a hatvanas évek végére felépült, ezt követte a falusi buszmegállók építése.

András Veöreös - Balázs Horváth: The Connection Between Villages and Their Bus Stops – Through the Eyes of Architects and Transport Engineers

The architecture of rural bus stops may represent a new chapter in architectural-history research. The study processes the relations between village bus stops and historical settlements and analyses the situation of the stops as related to the settlement centre, the impact of bus transport on the settlements' development, the image of the stop's surroundings and puts great emphasis on the architectural form of the stops' edifice.

The emergence of bus transport falls in the period between the two world wars, and the period following WWII can be considered the first golden age of Hungarian bus transport. The 1968 transport policy conception can be regarded as a milestone. Its central objective was to divert railroad passenger and freight transport onto public roads. Most of the bus stops in cities were constructed by the late 60s, followed by the construction of bus stops in the villages.



Veöreös András–Horváth Balázs

Falusi buszmegállók és a település kapcsolata – építész és közlekedés- mérnök szemmel

1. Bevezető

Jelen tanulmány a falusi buszmegálló és a történeti települések közötti kapcsolatokat dolgozza fel, elemzi a buszmegálló és a településközpont egymáshoz viszonyított elhelyezkedését, a buszközlekedés megjelenésének hatását a település fejlődésére, a buszmegálló környezetének arculatát, és nagy hangsúlyt fektet a buszmegálló épületeinek építészeti kialakításával kapcsolatos elemzésre.

Az építészettörténeti kutatás nemzetközi és hazai szinten egyaránt az elmúlt évtizedben fordult hangsúlyosabban a XX. század második felének építészete felé. A rendszerváltást követően az azt megelőző korszak építészete „történetté” vált, az azóta eltelt három évtized pedig kellő távlatba helyezte az időszakot ahhoz, hogy objektíven, valóban az építészeti minőségük alapján tudjuk értékelni az épületeket.

A szakma még keresi a korszak építészeti stílusára vonatkozó megfelelő terminológiákat. Az uralkodó építészeti irányzat a modern, ezt a két világháború közötti (korai) moderntól megkülönböztetendő sokszor szocialista modern vagy szocmodern formában említik – ami a korszak ideológiájára való hivatkozása miatt sokakban ellenérzést vált ki, emiatt talán szerencsésebb a „hosszú hatvanas évek” építészete megnevezés, ami – bár nem utal közvetlenül a stílusra – a szakma számára egyértelműen kijelöli az ötvenes évek végétől a nyolcvanas évekig terjedő időszak uralkodó építészeti irányzatát.

Az építészettörténeti-műemlékvédelmi tudomány figyelmének a korszakra terelődését jelzi, hogy egyre több kutatási projekt és rangos rendezvény foglalkozik a témával. A győri Széchenyi István Egyetem Építész-, Építő- és Közlekedésmérnöki Kar Építészettörténeti és Városépítési Tanszék 2010–2013 között vett részt az *ATRIUM*¹ című nemzetközi projektben. A kutatás hazai oldalon elsősorban az ötvenes évek építészetével foglalkozott, de a nemzetközi kitekintés (szlovák, horvát, bolgár, szlovén) nagy hangsúlyt fektetett az 1960–80 közötti építészetre.

A 2021 őszen Salgótarjában (már a helyszín választás is szimbolikus!) megrendezett *XXX. Országos Műemléki Konferencia* témája a 20. század második felének építésze volt. A konferencia elfogadta a *Salgótarjáni Felhívás a '45 utáni építészetünk védelméért* című dokumentumot², melyben a korszak épített örökségének megőrzésére hívja fel a figyelmet.

A konferencia egyik előadásán Fehérvári Zoltán foglalta össze a hatvanas évek építészetének jellegzetességeit, és elhangzott több, a korszak építészetének egy-egy szeletét feldolgozó előadás is³.

A Budapesti Műszaki Egyetem Építészettörténeti és Műemléki Tanszékén az elmúlt években szintén megindult egy történeti kutatás⁴, mely építészmérnök hallgatók bevonásával megkezdte egy adatbázis létrehozását, ahol a kiemelkedő építészeti minőségű épületek adatai kerülnek összegyűjtésre. A kezdeményezéshez csatlakozva a győri Széchenyi István Egyetem Építész-, Építő- és Közlekedésmérnöki Kar Építészettörténeti és Városépítési Tanszék 2021-ben együttműködési megállapodást kötött a Volánbusz Zrt-vel a magyarországi autóbusz-állomások építéstörténeti kutatására és építészeti értékeinek számbavételére. A kutatás egyetemi hallgatók bevonásával elsősorban a nagyvárosi autóbusz-pályaudvarok feldolgozását és értékeinek felmérést tűzte ki célul. A helyszíni vizsgálatok közben fordult a figyelem a falusi buszmegállók (buszvárók, autóbusz-várótermek) felé. A korábban építészeti szempontból nem vizsgált épületállományon belül ugyanis szép számmal találhatók olyan épületek, melyek szerény méreteik⁵ ellenére is magas építészeti minőséget hordoznak.

1 | ATRIUM: Architecture of Totalitarian Regimes of the 20th Century in Europe's Urban Management. A kutatás eredményeképpen létrejött Európai Kulturális Útvonal: www.atriumroute.eu. Letöltés ideje: 2022 szeptember

2 | Salgótarjáni felhívás

3 | FEHÉRVÁRI 2021, HARTMANN 2021

4 | VUKOSZÁVLYEV 2021

5 | Már a műemlékvédelmi elveket az elsők között rögzítő, 1964-ben elfogadott Velencei karta is felhívta a figyelmet arra, hogy műemléki értékkel nem csupán a nagy épületek, hanem a szerény művek is rendelkezhetnek. A karta szövegét lásd: Karták könyve 16–18

A tanulmány fő témája, a vidéki buszmegállók építésze az építészettörténeti kutatás egy új fejezetét jelentheti. Jelenlegi ismereteink szerint a téma nem rendelkezik szakirodalommal⁶, a legfőbb forrást maguk az épületek szolgáltatják. A minél szélesebb ismeretanyag feltárása érdekében a kutatás későbbi fázisában szeretnénk a MÁVAUT fotógyűjteményét (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum), az UVATERV fotóanyagát (Lechner Lajos Tudásközpont), az UVATERV tervtár meglevő anyagait és a MÉM MDK fotótárát áttanulmányozni, a témában esetlegesen információval rendelkező személyekkel konzultálni. A kutatás a feldolgozható épületállomány rendkívül nagy száma⁷ miatt nem tud teljességre törekedni. Topográfia hiányában a kutatásban szereplő épületek kiválasztása is némiképp esetleges módon, (véletlenszerű) helyszíni bejárással, az épületek „felfedezésével” történhet csupán. Második fázisban a már ismert, és kiválasztott épületek építészeti felmérése célzottan, megtervezett felmérőutak során végezhető el. Bízunk benne, hogy az ilyen módon kiválasztott épületek alapján is alkothatunk egy általános képet a falusi buszmegállók építészeti jellegzetességeivel kapcsolatban.

Az autóbusrakozás kialakulása a robbanómotorok fejlődésével a két világháború közötti idősakra tehető. Hazánkban is a harmincas években jelentek meg az első közúti személyszállító vállalkozások. A helyközi és a távolsági autóbusrakozások feladata elsősorban a vasúttal nem rendelkező térségek feltárása volt⁸.

A második világháború utáni időszak tekinthető a buszrakozás első hazai fénykorának. A motorizáció fejlődése lehetővé tette nagyobb kapacitású autóbusrakozók gyártását, az államosított, ötéves tervekbe berendezkedett ipar képes volt korszerű járművek nagy tömegben való előállítására. A szocialista blokkon belül Magyarország volt az egyik buszgyártó nagyhatalom: a hetvenes években az Ikarusok a világ minden tájára eljutottak. A fejlődő autóbusrakozási hálózatnak köszönhetően az ország valamennyi települése elérhetővé vált tömegrakozással.

Az autóbusrakozás szempontjából mérőszámok tekinthető az 1968-as rakozási koncepció, melynek egyik központi célkitűzése a vasúti személy- és teherkötés közútra terelése volt. Érdemes megjegyezni, hogy a vasúttörténettel foglalkozó

6 | Az Indóház magazin online felületén jelent meg néhány, buszmegállóval foglalkozó tanulmány, de ezek buda-pesti, városi megállókkal foglalkoznak. KEMSEI 2016

7 | A VOLÁNBUSZ képviselőjével történt egyeztetés alapján a falusi-vidéki buszmegállók száma Magyarországon több, mint harmincezer. Ebből az építészeti szempontból figyelmet érdemlő építménnyel rendelkező helyek számát is százas nagyságrendűre becsüljük.

8 | Az autóbusrakozás történeti összefoglalásával több tanulmány és könyv is foglalkozik: HERCZEGH 1981; KAMENICZKY-VONNÁK-ZSIGMOND 2017; VONNÁK-KAMENICZKY-KISS 2021, ERDŐSI 1980

szakirodalom⁹ negatívan tekint a koncepcióra, hiszen ez számos vasúti mellékvonal bezárásához vezetett. Ezt a képet nagy mértékben árnyalja, hogy a nagyvárosi autóbusszállomások többsége – nyilvánvalóan a hálózat bővülésével párhuzamosan – a hatvanas évek végére felépült. Ebből arra következtethetünk, hogy a forgalom közlekedési ágak közötti megosztása nem egy diktatorikus, szakmától elrugaszkodott politikai döntés volt, hanem a korábban már részben kialakult minenapi gyakorlatra támaszkodott. A koncepció tehát nem kiváltó oka a vasútvonal-bezárásoknak, hanem sokkal inkább a meglevő helyzetet reálisan értékelő, az adott korszak lehetőségeit alapul vevő, közlekedésszervezési oldalról szakmailag alátámasztott célokat megfogalmazó dokumentum.

2. Nagy buszállomások építése

A falusi buszmegálló épületek elemzése előtt röviden szükséges a városi buszállomások áttekintése, hiszen mind funkcionálisan, mind építészetiileg ezek szolgáltatták a mintát a vidéki épületekhez.

A legfontosabb autóbusz-pályaudvarok építési idejét időskálán ábrázolva azt láthatjuk, hogy az épületek többsége az 1960-as években létesült. Magyarország első buszállomása Budapesten, az Erzsébet téren épült fel 1949-ben¹⁰, még a háború előtti korai modern építészet stílusában. Az ötvenes években jellegzetes építészeti irányzat, a historizáló formákat felvonultató szocreál stílusában nem találkozunk buszállomásokkal sem az évtized építészetét taglaló szakirodalomban, sem a helyszíni vizsgálatok során eddig megismert épületek között, ez alapján állíthatjuk, hogy az ötvenes években még nem volt jellemző buszállomások építése, bár a buszpályaudvarok telepítésével foglalkozó első elméleti tanulmány már 1955-ben napvilágot látott¹¹.

Érdemes megjegyezni, hogy a történelmi események következtében a tömegközlekedés másik ágában, a vasúton teljesen másképp alakul a pályaudvarok építészeti stílusának fejlődése. A vasút száz évvel korábbi kialakulásának köszönhetően a vasútállomások

9 | Az Indóház vasúti magazin tematikus száma, az Indóház extra 2012-ben egy teljes lapszámot szentelt a témának. Lásd: T. HÁMORI 2012. Már a lap címe: A koncepció terhe és utóélete is a negatív hatások kiemelését sejteti, ami érthető, ha csupán azt a szempontot vesszük figyelembe, hogy a forgalom jelentős része került át ebben az időszakban a vasútról közútra, emiatt a vasút vesztesnek tekinthető. A magazin cikkei ugyanakkor több oldalról járják körbe a témát és összességében egy szükséges, a közlekedési rendszert teljes komplexitását tekintve logikus döntésként mutatja be.

2018-ban, a koncepció ötven éves évfordulóján egy rövid, képriport jellegű tanulmány jelent meg a magazinban. Ennek első képe archív ábrázolás a kaposvári autóbusz-állomásról. T. HÁMORI 2018

10 | BRANCZIK-FEHÉRVÁRI 2006

11 | KUBINSZKY 1955

jelentős része a 19. században épült, többnyire historizáló stílusban, a századforduló környékéről néhány szecessziós, a két világháború közötti időszakból pedig kevés modern stílusú épülettel találkozunk. A második világháború célzott pusztításainak azonban számos állomásépület esett áldozatul, így az ötvenes években több épület újjáépítése vált szükségessé. A hazai szocreál építészetünk jelentős alkotásai a műemléki védettséget is élvező¹² hatvani, a székesfehérvári vagy a győri vasúti pályaudvar.

A Rákosi-rendszer bukása után, az úgynevezett „hosszú hatvanas években” már a többi középülettel közös szalon fut a közlekedési épületek építése: az épületek modern építéset jellegzetességeit hordozzák magukon. A nagy vasútállomások közül építészeti minőségüket tekintve – a teljesség igénye nélkül – Budapest, Déli pályaudvar (Kővári György, 1962 és 1968¹³), Szolnok (Schneller Vilmos¹⁴), Balatonfüred (Kővári György, 1968¹⁵), Bátorbágy (Preskó Gyula¹⁶) állomásépületei érdemelnek külön figyelmet.

A hatvanas években kapnak buszállomást a megyeszékhelyek mellett a fontosabb forgalmi csomópontok és járásközpontú kisvárosok. Jelen tanulmánynak nem célja a nagy buszállomások részletes elemzése, ezért csak röviden foglaljuk össze azok jellegzetességeit. A tömeges építkezéseket elméleti megalapozás előzte meg¹⁷, már az ötvenes évek elején megjelentek tanulmányok a buszállomások telepítésével és kedvező építészeti kialakításával kapcsolatban¹⁸.

A megépült épületek közös jellemzője a korszerű anyaghasználat és modern formavilág, ilyen módon az épületek a modern világ szimbólumaivá is váltak. A jellemző épületszerkezetek: a korábbi időszakban a vasbeton, majd az acél és az üveg látványos, újszerű épületek kialakítását tette lehetővé. A vasbeton használata lett az alapja az expresszív vonalvezetésű, hiperbolikus paraboloid formájú héjfelületekkel lefedett várótermeknek és perontetőknek. Az acél-üveg használata pedig a várócsarnokok teljes homlokzati megnyitásához, hatalmas üvegfelületek kialakításához vezetett.

Az épületek fő jellegzetessége a horizontális tömegképzés, a hosszan elnyúló formát alapvetően a perontetők vonala határozza meg. A többnyire földszintes épületekből a nagyobb belmagasságú váróterem emelkedik ki és képez hangsúlyos épülettömeget.

Az épületek elhelyezési módjai közül leggyakoribb a peronszigetre telepítés. A legegyszerűbb az egyetlen perontetővel összefogott, keskeny épület, melyben váróterem,

12 | Magyarország műemlékjegyzéke

13 | MARKÓ 2021

14 | HERCZEGH 1981: 310-321

15 | HERCZEGH 1981: 162-166

16 | HERCZEGH 1981: 167-170

17 | KUBINSZKY 1955, SOLTÉSZ 1962

18 | A városi nagy autóbusz-pályaudvarok építészeti jellegzetességeivel kapcsolatban lásd VEÖREÖS 2022

pénztár, utas mosdó, forgalmi iroda és kiszolgáló helyiségek kapnak helyet (Esztergom, Szabó Katalin, 1967¹⁹). Nagyobb épületeknél a belső terek mérete megnő, a perontető két részre válik, ilyen módon sokszor egy parkosított belső udvar alakul ki (Győr, Nyíri Mária, 1967²⁰). A másik alaptípus, amikor az elnyúló perontetőhöz az egyik végén hangsúlyos fejeépületként csatlakozik a belső tereket magába foglaló épületrész (Veszprém, UVA-TERV, 1965²¹). Utóbbi típus kedvelt szerkezete a vasbeton héj. Néhány épület építészeti formálásmódját és minőségét tekintve is kiemelkedik. Ezek közül az egri (Dianóczy János, 1967²²) és a balatonalmádi (Nyíri Mária, 1976²³) autóbusz-pályaudvarok épületeit nem szabad említés nélkül hagyni.

3. Falvak és buszmegállóik

A tömegközlekedés és a külvilággal való kapcsolat szempontjából a falvak helyzete alapvetően eltér a városokétól. A 19. századig falvaink többsége a külvilágtól elvágyva élte életét. A közlekedési kapcsolatok szinte teljes hiánya önellátásra készítette a településeket. A bezártság nyomot hagyott a települések megjelenésén is: egy-egy településre vagy kistérségre azonos, a helyi építőanyagok által meghatározott építészeti arculat nyomta rá a bélyegét, a településkép jellegzetes, helyi, csak az adott településre jellemző volt²⁴.

A vasútvonalak kiépítésével ez a helyzet azokon a településeken, amelyeket elért a vaspálya megváltozott, hiszen megnyílt a lehetőség a termények, áruk fuvarozására, és az emberek mozgatására is, ezáltal a kulturális információk ki- és beáramlása is nagyobb lendületet vett.

A kis települések legnagyobb része, azonban csak a 20. század folyamán, annak is inkább a második felében, a közutak kiépítésével és az autóbuszközlekedés megindulásával tudott bekapcsolódni a tágabb környezetének életébe. A falusi buszmegálló ilyen módon a falvak egyik legfontosabb épülete, mintegy „vizuális kapuja” lett.

A vasutak kiépítésükkor különböző módon érintették a falvakat, de az általánosságban elmondható, hogy a településközpontokat elkerülték, az állomások sokszor magától a névadó falutól is több kilométernyi távolságra helyezkedtek el. Ennek oka – a vasútépí-

19 | SZE adatbázis 2021, Hermándy László

20 | Közlekedés 1968

21 | Népszabadság 1963

22 | HERCZEGH 1981: 53–58

23 | HERCZEGH 1981: 43–47

24 | A magyar falu hagyományos háztípusait tájegységenként bemutatja ISTVÁNFI 1997: 197–213



1a) ábra: Sopronhorpács (Győr-Moson-Sopron megye) településközpont. Elágazó faluszerkezet, a három irányba futó utak mindegyike mentén vannak buszmegállók, ami a fő irány (Sopron) felé átláthatatlan indulási helyzetet teremt. Fedett buszváró csak az egyik megálló mellett van. Helyszínrajz forrása: alaptérkép felhasználásával készült saját ábra. Kataszteri térképek forrása: www.mapire.eu. Letöltés ideje: 2022 augusztus

tést meghatározó tulajdonviszonyok és egyéb építói szándékok mellett – az, hogy a már kialakult településszerkezeten nem lehetett keresztül vezetni a vasútvonalat. Ugyanez igaz a városokra is, de azok az elmúlt másfél évszázad alatt általában körbenőtték, bekebelezték a vasútvonalat és a vasútállomásukat.

Az autóbusz-hálózat ezzel szemben közvetlenül a faluközpontokkal teremt összeköttetést. Az első buszmegállók általában a települések centrumában létesültek. A centrum helyzete a történeti faluszerkezettől függ. A szerkezet lehet halmazos, egyutcás, völgyi falu, révfalu, elágazó utcás, telepített, zsákfalu²⁵. A faluszerkezet az autóbusz közlekedés szempontjából is meghatározó, hiszen a település térségi vagy országos úthálózathoz való kapcsolata, az utcák vonalvezetése, a településközpont járművel való megközelíthetősége alapvetően befolyásolja a járatok útvonalát és a megállók helyét.

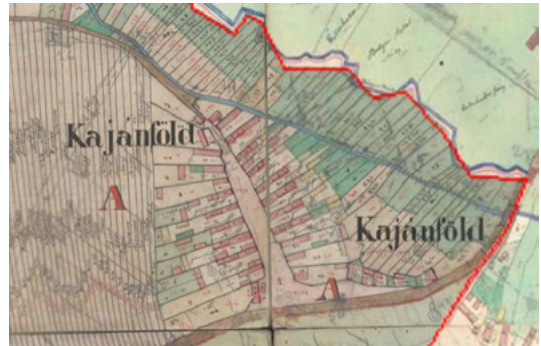
A faluszerkezet, illetve a település tágabb térségben elfoglalt helyzete és a településeket összekötő úthálózat szempontjából a falusi buszmegállók lehetnek átmenő vonalhoz, elágazó vonalakhoz, keresztező vonalakhoz tartozó, vagy éppen végállomásként, fordulóként kialakított megállók²⁶ [1a-d. ábra]. A falvak megközelíthetősége sokat változott a 20. század második felében az országos főútvonal-hálózat kiépülése, modernizálása során, hiszen számos olyan útvonal épült, amely a fontosabb központok közötti gyorsabb összeköttetés érdekében a történeti úthálózatot mellőzi, ezáltal a településeket,

25 | ISTVÁNFI 1997: 125-139

26 | Az egyes típusokra országosan számtalan példát találunk. A tanulmányban a korábban személyesen felkérés, építészeti-közlekedési szempontból elemzett települést választottunk ki bemutatásra.



1b) ábra: Hidegkút (Veszprém megye). Az országút (Veszprém – Tapolca) elkerüli a települést, így zsákfalú, buszfordulóként kialakított megállóival. A teresedésben van elegendő hely az autóbusz ívbén történő megfordulásához. Az érkező és az induló irányhoz egyetlen megálló tartozik



1c) ábra: Gyepükaján (Veszprém megye). Az országút a történelmi település peremén halad, átmenő forgalom. A buszváró az út egyik oldalán, a történelmi főutca terében helyezkedik el. A település Sümeg és Devecser között nagyjából félúton helyezkedik el. A buszváró helyzete alapján a hetvenes években a nagyobb hivatásforgalom Sümeg irányába zajlott



1d) ábra: Pereszteg (Győr-Moson-Sopron megye), a buszmegálló környezete. A történelmi kereszteződés a 20. században újabb utcával egészült ki. A forgalmat a közepén felállított, műemléki védetség alatt álló szobor mellett a buszmegálló teszi zavarossá

településközpontokat elkerüli. Ilyen módon több falu vált a buszközlekedés szempontjából „zsákfaluvá”, ahová a főúrról betér a busz, megfordul majd visszatér a fő közlekedési útvonalra. A fordulás a történeti településszerkezet által biztosított hely függvényében többféle módon történhet: ahol elegendő hely áll rendelkezésre, ott egy ívben fordul a busz, de több településen van szükség előre-hátra mozgással, Y fordulót végezni. Több településen épült ki buszforduló. Érdekes, hogy az utcahálózat által esetlegesen kínált telektömb megkerülése ritka megoldás.

A korai időszakban jellemző módon településenként irányonként egy-egy buszmegálló létesült a településközpontban. A központ közelében helyezkedik el a templom, a kocsmabolt, a tanácsház, amennyiben a falu birtokközpont köré települt, a kastély vagy kúria. A buszmegálló ennek megfelelően a jelentős épületek közelébe került. Itt épült fel a falu központi buszvárója, ami funkciójánál fogva a jelentős középületek sorába lépett. A települések 20. századi fejlődése sok helyen megkívánta további buszmegállók létesítését, de építészetiileg jelentős buszváró épület nem épült több. Egy-egy településen a buszmegállók rangsorát a mai napig tükrözik a megállók elnevezései. Sok faluban találkozunk kitüntetett szereppel bíró: Autóbusz-váróterem névvel megjelölt megállókkal, míg az alárendeltebb megállók elnevezését a környező utcanevek, vagy fontosabb intézmények (templom, bolt, iskola) adják. A megkülönböztetés különösen azokon a településeken szembetűnő, ahol a megállók kialakítása, műszaki felszereltsége, a buszváró épülete egyébként minden megállóban azonos kialakítású.

Mindezek alapján a falvak és a közlekedés kapcsolatáról elmondhatjuk, hogy a leírt történelmi hagyományok miatt a kisebb településeken, de néhány megyeszékhelyen is, az autóbuszállomás a város központjában van, az oda vezető útvonalak pedig feltárlják a települést, így (habár kisebb a kapacitása, rövidebb a történelme), sokkal inkább településszervező erőnek tekinthető, mint a vasút, mely a legtöbb helyen a település határában fut, jó példa erre Győr környékéről: Abda, Pannonhalma, Rábapatona, Nyúl, de különösen extrém a Ravazdi vasúti megállóhely (ami azóta megszűnt), hogy csak néhányat említsünk. Mindezek alapján az elmúlt 50-70 évben az autóbusz a faluközi élet része lett (persze ad egy rugalmas elérhetőséget a központba is), de a vasút kicsit idegen maradt a településtől, az még mindig a „felmegyünk” a városba utazás szerepét testesíti meg. E gondolatsor alapján azonban érdekes kérdés, hogy mennyire kell és szabad a vasúti és az autóbuszos szolgáltatást egymással versengő, párhuzamos kínálatnak tekinteni.

4. Falusi buszmegálló épület típusok

A falusi buszmegálló-épületek tipizálását a kutatás jelenlegi fázisában megismert épületek alapján végeztük el. Ahogy a bevezetőben is utaltunk rá, az emléktárgy feldolgozottsága közel sem teljes, a – tulajdonképpen véletlenszerűen – kiválasztott épületek többsége az Észak-Dunántúlon, Győr-Moson-Sopron-, Vas-, Veszprém- és Komárom-Esztergom megyében helyezkedik el. A kutatás folytatásával szinte napról-napra kerülnek a látókördbe újabb, építészeti szempontból izgalmas épületek, ezek azonban jellemző módon nem jelentenek újabb típusokat, csupán a meglévő csoportokba tartozó újabb érdekes példák. A további vizsgálatok során természetesen elképzelhető a tipológia finomítása.

Ahogy a városokban a nagyobb autóbusz-pályaudvarok, úgy a falvakban a megállóban épített buszvárók is sok esetben a települések legelső modern épületei közé tartoztak, ilyen módon a buszközlekedés megteremtésével együtt a fejlődés, a modernizáció vidéki jelképeivé váltak.

Településképi szempontból fordított a helyzet a városokhoz képest, hiszen amíg egy-egy nagyobb buszállomás léptékénél fogva túlnő a környező épületeken, addig a falusi buszvárók jellemzően nem érik el a környező lakó- és gazdasági épületek méreteit [2. ábra].

A vidéki buszmegállók felszereltségüket, ezáltal építészeti kialakításukat tekintve is széles skálán mozognak. Legegyszerűbb az út menti buszmegálló táblával jelölt buszmegálló, melynek napjainkban egyetlen tartozéka az adott megállóból induló járatokat feltüntető mentetrendi kivonat. Eggyel komfortosabb a megemelt járdaszegéllyel kialakított megálló, ahol a kiemelt burkolat megkönnyíti a fel- és leszállást. A következő fokozatban a megálló kényelmesebb várakozásra alkalmas padot, illetve hulladékgyűjtőt, esetleg információs táblát is kaphat. A legösszetettebb megoldás, amikor a megállóban az utasokat a várakozás idejére az időjárás viszonyosságaitól megóvó buszváró építményt létesítenek.

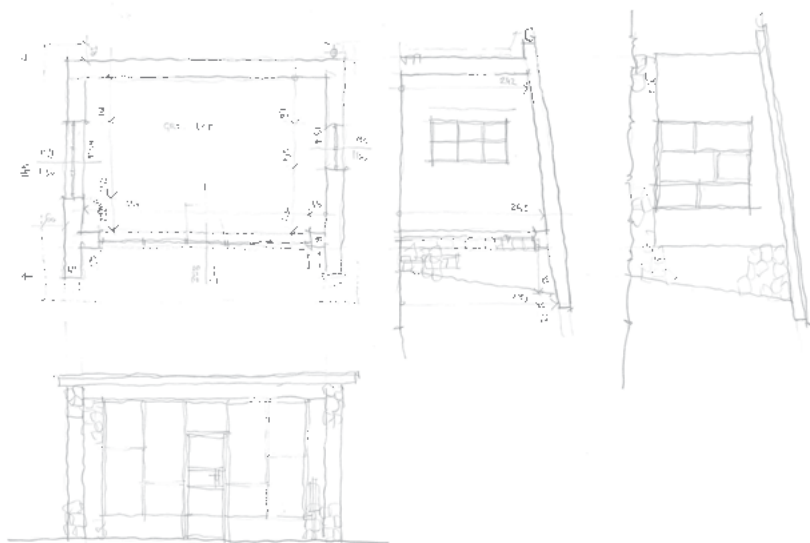
Építészeti szempontból mindenképpen különbséget kell tennünk az építész tervező nélkül, helyi mesterek által megalkotott, pusztán funkcionális építmények, és a tervező bevonásával létesített, építészeti igényes megformálású falusi buszvárók között. Az egyes épületek építéstörténetére vonatkozó forrásanyag hiányában a csoportosítás természetesen szubjektív, de az épületek elemzése talán igazolja a tervező, vagy legalábbis kiemelkedő tehetségű építőmester közreműködését [3. ábra]. Jelen tanulmányban nem foglalkozunk az építészeti kevésbé minőségi épületekkel, hanem az utóbbi csoportot próbáljuk meg részletesebben elemezni. Az épületek építési idejét tekintve az egyedi építészeti megoldásokban gazdag hatvanas-hetvenes évek időszakára összpontosítunk.



2. ábra: Hidegkút (Veszprém megye), buszváró. Az épület léptékében kisebb, mint a környező falusi házak. Érdekes, hogy a modern vonalvezetésű épület homlokzatán a Balaton-Felvidék hagyományos épületeire jellemző höbörcsös vakolat is megjelenik



3. ábra: Almásfüzitő (Komárom-Esztergom megye). A főút mellett elhelyezkedő, nyerstégla-látszóbeton felületekkel kialakított buszváró épület a fentről érkező fény következtében izgalmas térélményt nyújt, az épület magas építészeti minőséget képvisel



4. ábra: Kolontár (Veszprém megye), buszváró épület. Felmérési manuálé, 2022. Tervdokumentációk hiányában az épületek építészeti jellegzetességeit a helyszíni felmérések során lehet rögzíteni

A kilencvenes évek elejétől általánosan elterjedt, előregyártott buszváró építmények, illetve a típustervek alapján épült, egy-egy régiót összefogó buszvárók szintén nem képezik elemzésünk tárgyát.

A tárgyalt időszakban általában falvanként egy buszváró épület épült, ahol végállomás vagy buszforduló volt, értelemszerűen oda, átmenő forgalom esetén az „indulási oldalra”, vagyis ahol a nagyobb létszámú felszálló utasra lehetett számítani; az „érkezési oldalon” értelemszerűen nincs szükség buszváró épületre. Az indulási oldal jellemző módon a faluhoz legközelebbi járási központ, város irányába menő megálló.

Funkcionális szempontból rendkívül egyszerű építményekről van szó: feladatuk a buszra várakozó emberek védelme a napfénytől és a csapadéktól. Legegyszerűbb esetben egyetlen fal és minimális kiülésű tető is képes részlegesen ellátni ezt a feladatot, de a hatvanas évek építményei általában ennél összetettebbek: jellemző módon legalább három oldalról zárt, tetővel ellátott építmények. Továbbfejlesztett változatuk a negyedik oldalról is zárt, ez az oldal készülhet a városi buszállomások üvegfalainak analógiájára szakipari falként fémszerkezettel vagy falazott szerkezetként épületszerű homlokzati kialakítással. A jobb kilátás érdekében az oldalfalon is létesülhetnek ablakok, leginkább abban az irányban, ahonnan a busz érkezése várható. Ez az épületet az úttest felől szemlélve a jobb oldalt jelenti. Az épületek általában lapostetős kialakításúak, a csapadékvíz-elvezetés érdekében a tetősík gyakran enyhén ferde kiképzésű. A legfejlettebb típus esetében



5. ábra: Egyed (Győr-Moson-Sopron megye). Kőburkolat, kifelé dőlő pofafal, kerek ablak, korszerű lakatos szerkezetű üvegfal: a modern építészet jellegzetességei a buszváró épületén

a zárt buszváró helyiség fedett-nyitott, oldalról részben fallal védett előtérrel egészül ki. Az előtetőt gyakran oszlop vagy oszlopok támasztják alá. Ez már összetett épület, mely igényes, kiérlelt építészeti megoldások megvalósítására ad lehetőséget [4. ábra]. Néhány esetben találkozunk olyan megoldással, hogy az elsődleges funkción kívül az épületben további helyiség kialakítására is sor került. Ez lehet hírlapárusító hely, egyéb üzlet, de akár a falu közfunkciót ellátó helyisége is.

A zárt helyiséget tartalmazó épületeket minimális komforttal látték el: a váróhelyiség sok esetben fűthető volt. Ezen kívül a kényelmet a helyiségben és/vagy a fedett előtérben elhelyezett padok szolgáltatták, melyek lehettek típus szerkezetek, de készülhettek az épülettel együtt, avval szerves egységben, megtervezett módon is.

Azon épületeket, melyek ennél több funkciót foglalnak magukba (például pénztár, mosdó helyiség, forgalmi iroda) már buszállomásnak tekintjük, tárgyalásuktól jelen tanulmány keretei között eltekintettünk.

A buszváró épületek tömegképzése általában egyszerű, a téglalap alaprajzú épületeket enyhe hajlású lapostető fedi, mely hátrafelé lejt. A nyílások formája és az előtérrel határoló pofafalak alakja kínálja a legtöbb lehetőséget a modern építészeti eszközök alkalmazására. Ez néhány esetben a hagyományostól eltérő arányú, nyújtott ablakok alkalmazásában mutatkozik meg, de találkozunk kör alakú ablakkal is. A pofafalak gyakran kifelé dőlnek, de előfordul tört vonalú kialakítás is [5. ábra]. Ezek mindegyike a hagyományos,



6. ábra: Csáfordjánosfa (Győr-Moson-Sopron megye). Összetett alaprajzú, fedett-nyitott térszerkezetű buszváró. A változatos alaprajzi elrendezésnek köszönhetően mindig van szélvédett hely az épületben

függőleges falakhoz képest különösen modern, expresszív jelleget kölcsönöz az épületnek. Sok esetben a pofafal és a tető dőlése azonos, így a két sík iránya derékszöget zár be egymással – ami nagy valószínűséggel tudatos, esztétikai célokat szolgáló tervezői döntésre vezethető vissza.

Az összetettebb alaprajzú épületek fedett-nyitott tereit olyan módon alakították ki, hogy bármely szélirány esetén kialakuljon egy szélvédett hely az épületben [6. ábra].

A felhasznált építőanyagok és szerkezetek a korszak modern épületeinek anyaghasználatát követik. Fő típusként két épületfajta különböztethető meg:

Fém-üveg szerkezetű épületek

Az épületek mérete változó, az utasforgalom függvényében a 3x4 méteres alapterülettől a nagyobb, akár 4x6-8 méteres befoglaló méretig is terjedhet. A beton alapra acél zárt-szelvényekből készült épületvázlat üveg- és fémtáblák töltik ki. A nagy üvegfelületeknek köszönhetően a kilátás minden irányban kedvező. Az út felőli oldalon nyílik az ajtó. Az építészeti minőséget az arányok finomra hangolásával és a tető hangsúlyozásával lehet növelni. A szigeteletlen épületek télen hidegek, nyáron melegek, de az eső és a szél ellen védelmet nyújtanak. A padló többnyire nyers beton, a padok jellemző módon beépített szerkezetként, az acélvázalattal együtt épülnek [7. ábra]. A nyolcvanas évekre az épülettípus kiérleltebb épületszerkezeteket, előre gyártott moduláris építőelemeket kapott, melyek segítségével a helyszíni szerelés egyszerűbbé, gyorsabbá válhatott²⁷.

²⁷ | BARTHA-JAKLICS 1974



7. ábra: Acél-üveg szerkezetű buszváró helyiség enteriőrje Gyalóán (Győr-Moson-Sopron megye)

Falazott szerkezetű épületek

Általában nagyobb méretű, akár 20-25 m² alapterületű épületek falazott szerkezettel. A falak belső felülete többnyire simára vakolt, a homlokzatokon azonban megjelenhetnek a helyi építőanyagok, a kő, a téglavagy akár a térségre jellemző vakolati struktúra. A főhomlokzaton ablakok és ajtó, vagy ezek összefüggő nyílászáróként kialakított változata (=üvegfal) van, és jellemző, hogy az érkező busz irányába az oldalfalon is nyitnak egy ablakot. Az ablakok és ajtók jellemzően fémszerkezetűek.

Ezek az épületek a belső térükben már sokszor cementlap-burkolattal rendelkeznek és a mai állapotukban is felismerhető a kémény, vagyis egykor fűthetőek is voltak, napjainkban többségük belső világítással is rendelkezik.

A meglevő falusi buszváró épületek közül, természetesen a többség nem tartozik a fenti két csoportba, azaz sok olyan épülettel találkozunk, ahol a közvetlen építészeti szándék, azaz a buszváró lehetőségekhez képest magas esztétikai minőségű kialakítása – ezáltal az épületet használó emberek vizuális komfortérzetének javítása – nem jelent meg szempontként, az épülettől csupán a műszaki szempontok teljesítését várták el.

A falusi- vagy vidéki buszváró épületekhez hasonlóak természetesen a városokban, azok külső területein is épülhettek.

A nyolcvanas évek elején terjedt el a Polidom márkanévű, előregyártott műanyag térelemek buszmegállóként való hasznosítása, de ezek önmagukban – az előregyártott fém-üveg-plexi anyagú, változatos formavilágú építményekhez hasonlóan nem tekinthetők építészeti alkotásnak.

Azon településeken, ahol a buszváró nem a modern építészeti elvek mentén valósult meg, hagyományos kialakítású épületekkel találkozunk: az archaizáló formát követő építmények magastetős tömeggel, „falusi kisház” formát mutatnak. A megoldás építészetileg sokszor kérdéses, hiszen egy történeti előképpel nem rendelkező funkciójú épület történeti formákkal való kialakítása általában arányvesztéshez, a formák torzulásához vezet. A megoldás a nyolcvanas évektől vált általánossá.

A rendszerváltás utáni időszakban több helyen találkozunk tájegységenként azonos, regionális típusként kialakított megálló épületekkel, ezek sokszor színvonalas kortárs építészeti formákat és anyaghasználatot mutatnak, ilyen módon a településkép szerves részévé válnak.

Az ezredfordulót követően leggyakrabban előregyártott buszváró-építmények kihe-lyezésére kerül sor. Ezek formavilágukban és anyaghasználatukban mellőznek minden regionalitást, nem is tudnak a településkép hangsúlyos elemévé válni, globalizált, építészetileg többnyire jellegtelen ipari termékek.

A település kapujának is tekinthető buszmegálló adja a településre busszal érkezők első benyomását a faluról. Ezért a megálló környezetének esztétikai kialakítása rendkívül fontos. Az épület környezetét a térburkolat (aszfalt, térkő, esetleg helyi jellegzetes kő) a parkosítás és az utcabútorok (pad, hulladékgyűjtő, közlekedési jelzőtábla, menetrend) alkotják. A környezet megtervezett, igényes kialakítása és karbantartása pozitív, míg elhanyagolása negatív képet ad a településről.

5. Buszmegálló épületek sorsa napjainkban

A hatvanas-hetvenes évekhez képest a járatsűrűség valószínűleg nem, de az autóbusszal utazók száma jelentősen csökkent. A vidéki buszmegállók építésük idején ingázók száz-ezreit szolgálták ki, akiknek jelentős része napjainkra az egyéni közlekedést választja. Ennek következtében a buszmegállók használata visszaesett, az újabb építmények sokkal kisebb alapterülettel épülnek, jellemző módon előregyártott szerkezetként. A meglevő buszvárók egy része elveszítette eredeti funkcióját. Ezek az épületek vagy sorsukra hagyva pusztulnak és előbb-utóbb teljesen tönkre mennek, vagy szerencsésebb esetben funkcióváltáson esnek át. A továbbra is buszváróként funkcionáló építményeket a helyi közösség hozzáállásától függően gondozza, ápolja.

A ma is buszváróként működő beállók nagy része őrzi építéskori állapotát. Sok helyen megvannak az eredeti ablakok, ajtók, üvegfalak, megvan a cementlap padlóburkolat, sokszor az eredeti padok, az építéskori homlokzati vakolat. Az egykori fűtésre általában csak a kémény utal, fűtőberendezés – a helyszíni bejárásokkal érintett épületek közül – sehol sincs.

Vannak lepusztultabb állapotú épületek is, melyeket megfosztottak az ablakaitól, a falakon üresen tátongó nyílások vannak csak.

A felszereléshez általában hozzá tartozik a szemétygyűjtő is.

A funkciót váltott épületek között a leggyakoribb használat a könyvtár. Más használaton kívüli építmények között (például telefonfülke) is találkozunk ezzel a funkcióval, ahol a megunt könyvek gazdát cserélhetnek. A buszvárók tere alkalmas arra is, hogy olvasósarkot alakítsanak ki benne. Az egyik legkorábbi példa Cserépfaluban (Borsod-Abaúj-Zemplén megye) jött létre 2014-ben²⁸. Köveskál (Veszprém megye) esetében a könyvespolc egy mindenki által használható zongorával egészül ki²⁹, Tótvázsonyban (Veszprém megye) pedig cukrászdává alakították a buszvárót³⁰.

28 | Könyvvél könnyebb 2017

29 | Saját bejárás 2021 augusztus

30 | Saját bejárás 2022 július

Összegzés

A falusi buszváró építmények a 20. század hatvanas-hetvenes éveinek jellegzetes, a vidéki települések modern központját jelentő épületek. Építészeti stílusuk, anyaghasználatuk, formálásmódjuk sok esetben követi a nagy, városi buszállomásokét, ilyen módon a korszerű építészeti formák legkorábbi vidéki közvetítőiként tekinthetünk rájuk.

Az épületek a mai napig fontos szerepet játszanak a tömegközlekedést használó emberek életében.

A tömegközlekedés társadalmi erősítésének szándéka garancia lehet az épületek hosszú távú hasznosítására. Felújításuk, korszerűsítésük során szerencsés lenne, ha építészeti értékeiket, jellegzetességeiket meg tudnák őrizni³¹. Tanulmányunk ehhez próbál meg hozzájárulni a figyelem felkeltésével és az épületek értékeinek, történeti-, településképi- és építészeti jelentőségének bemutatásával.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Felhasznált források

Saját bejárások tapasztalatai 2019–2022

Magyarország történeti térképei. Hozzáférés a www.mapire.eu oldalon. Letöltés ideje: 2022 augusztus

Magyarország műemlékjegyzéke. Hozzáférés a GyMSMKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatbázisán keresztül. Letöltés ideje: 2022 augusztus

SZE adatbázis: A Széchenyi István Egyetem Építészettörténeti és Városépítési Tanszék adatbázisa

ATRIUM: Architecture of Totalitarian Regimes of the 20th Century in Europe's Urban Management www.atriumroute.eu. Letöltés ideje: 2022 augusztus

Salgótarjáni felhívás. in: Karták könyve 2011–2021. Szerkesztette: Fejérdy Tamás. ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottság. Budapest. 2021. 432–434

VUKOSZÁVLYEV 2021: Vukoszávlyev Zorán: Egyetemek összefogása a '45 utáni építészettünk értékvédelméért. Előadás a XXX. Országos Műemléki Konferencián. Salgótarján. 2021. október 1.

FEHÉRVÁRI 2021: Fehérvári Zoltán: A '60-as évek építészetének értékeiről. Előadás

31 | Salgótarjáni felhívás 2021

a XXX. Országos Műemléki Konferencián. Salgótarján. 2021. október 1.
HARTMANN 2021: Hartmann Gergely: A GYŐRTERV és amit létrehozott. Előadás
a XXX. Országos Műemléki Konferencián. Salgótarján. 2021. október 1.
MARKÓ 2021: Markó András: A budapesti Déli pályaudvar – a kortalan modern. Előadás
az V. Országos Közlekedéstörténeti Konferencián. Szombathely. 2021. szeptember 25.
Könyvvél könnyebb. Indóház online. www.iho.hu. 2017. február 21. Letöltés ideje: 2022
szeptember

Felhasznált irodalom

BARTHA JENŐ – JAKLICS ERVIN 1974: Autóbuszközlekedés könnyűszerkezetes
személyforgalmi létesítményei. in: Magyar építőipar 1974. 23. évfolyam 4-5. szám.
241-246
BRANCZIK MÁRTA – FEHÉRVÁRI ZOLTÁN 2006: Az Erzsébet téri MÁVAUT
buszpályaudvar. in: Modern és szocreál. Építészet és tervezés Magyarországon 1945-
1959. Magyar Építészeti Múzeum. Budapest. 2006. 35-54
ERDŐSI FERENC 1980: A Dél-Dunántúl autóbuszhálózatának kialakulása és területi
sajátosságai. in: Közlekedéstudományi szemle. XXX. évfolyam 8. szám. 1980. 365-378
HERCZEGH KÁROLY 1981: Autóbuszállomások, vasútállomások. Műszaki Könyv-
kiadó. Budapest
ISTVÁNFI GYULA 1997: Az építészet története. Őskor – Népi építészet. Nemzeti
Tankönyvkiadó. Budapest
KAMENICZKY ÁKOS – VONNÁK ATTILA – ZSIGMOND GÁBOR 2017: Az Ok-
togontól a Népligetig. Képes időutazás Volánbusszal. Volánbusz Zrt. Budapest
Közlekedés 1968: Győrött megfeledeztek az utasokról, a dolgozókról. in: Közlekedés.
1968. február 25. 6.
KUBINSZKY MIHÁLY 1955: Autóbuszállomások telepítése és tervezése. in: Közleke-
déstudományi szemle. V. évfolyam. 11. szám. 1955. 420-430
Népszabadság 1963: Kilenc újabb vidéki autóbusz-pályaudvart terveznek az UVA-
TERV-nél. in: Népszabadság 1963. január 15. 6
Polidom - Előregyártott műanyagból szerelt épület. Veszprém Megyei Víz- és Csator-
namű Vállalat. é.n.
Salgótarjáni felhívás. in: Karták könyve 2011-2021. Szerkesztette: FEJÉRDY TAMÁS.
ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottság. Budapest. 2021. 432-434

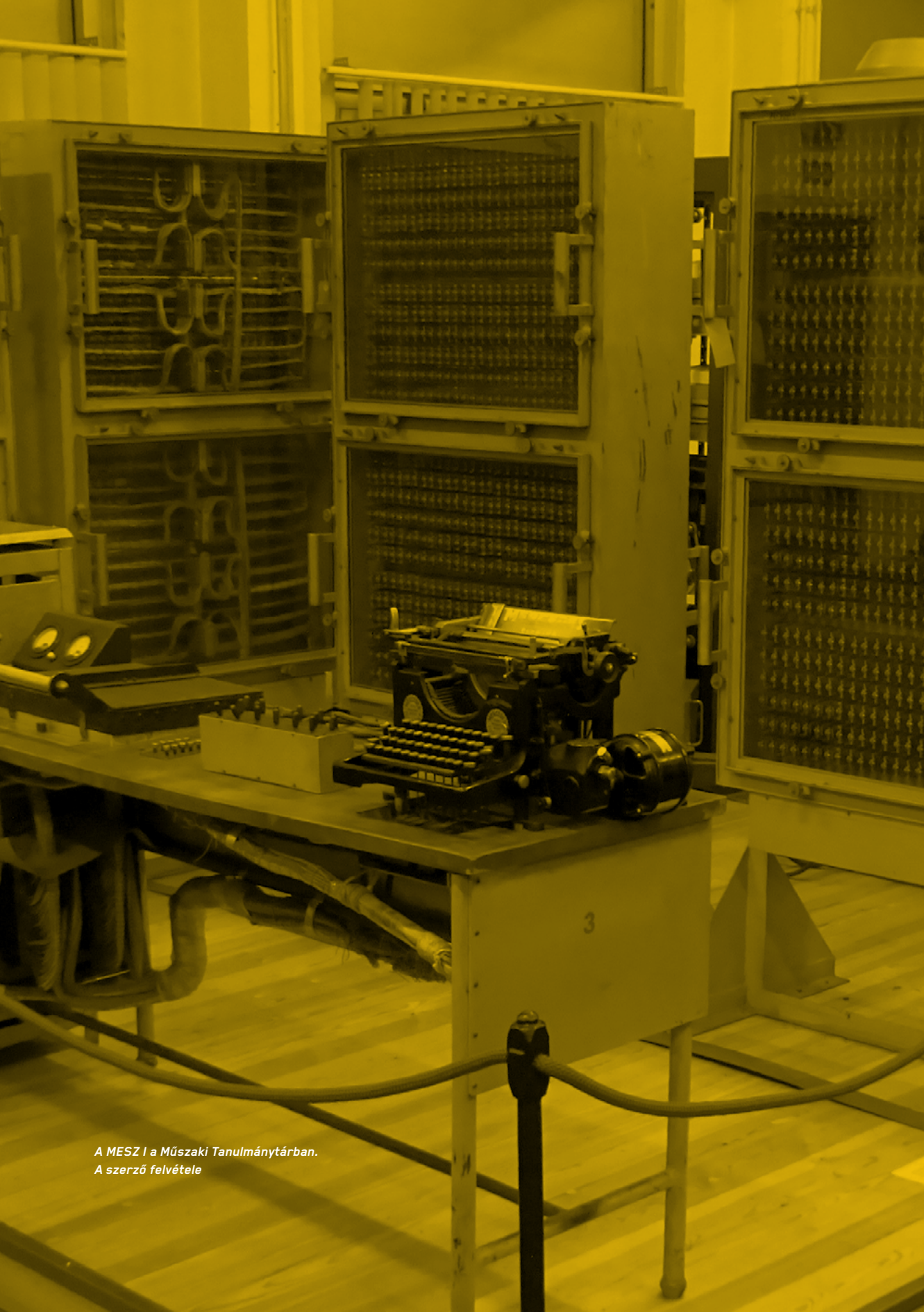
- SOLTÉSZ BÉLA 1962: Autóbuszállomások építése és telepítése. in: Közlekedéstudományi szemle. XII. évfolyam. 1962. 3. szám. 116-125
- Velencei karta. in: Karták könyve. Szerkesztette: ROMÁN ANDRÁS – FEJÉRDY TAMÁS. ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottság. Budapest. 2011. 16-18
- VEÖREÖS ANDRÁS 2022: Korszakos érték a buszpályaudvarokon. in: Műemlékvédelem. LXVI évfolyam. 1. szám. 2022. 58-68
- VONNÁK ATTILA _ KAMENICZKY ÁKOS – KISS DÁNIEL ÁRON 2021: Mindenki egyért! Egy mindenkiért! Újabb képes időutazás Volánbusszal. Volánbusz Zrt. Budapest
- KEMSEI 2016: Kemsei Zoltán: MEGÁLLÓ RETRÓ KŐBÁNYÁRÓL. Indóház online. www.iho.hu. 2016. február 27. Letöltés ideje: 2022 szeptember
- T. HÁMORI FERENC 2018: Azok a hetvenes évek. Egy vasúttársaság kettős élete. in: Indóház vasúti magazin. XIV. évfolyam 5. szám. 2018 október-november. 24-27
- T. HÁMORI FERENC 2012: Indóház extra. A koncepció terhe és utóélete. Főszerkesztő: T. Hámori Ferenc. 2012. 1. szám

Kiss László: A MESZ-1, az első magyar digitális számítógép

1958 nyarára készítette el Kozma László professzor csapatával a Budapesti Műszaki Egyetemen Magyarország első digitális számítógépét, akkori megnevezése szerint az első műegyetemi elektromos számológépet, röviden MESZ-1-et. A hányatott sorsú professzor az egyetemi hallgatók számára tervezte meg a gépet, melyet az MTA támogatásával építettek meg. A programozható számítógép ugyan elmaradt a kora technikai színvonalától, de a korszerűség nem is volt cél. A gépet azért készítették, hogy a hallgatókat megismertesse a digitális technikával. A berendezés kinézetre sem sugárzott korszerűséget. Iskolapadból átalakított vezérlőasztala telefonközpontoknál használatos reléket tartalmazó szekrényeket irányított, ezek alakították át a beadott értékeket bináris számokká és végezték el a programlapokról beolvasott utasításokat a számokkal. Az eredményt pedig egy régi elektromos írógép által adta ki. A kortárs számítógépekhez képest lassú eszköz kiválóan megfelelt az oktatási céloknak: egyszerűen kezelhető és karbantartható volt, emellett minden számítási lépését meg lehetett figyelni. A MESZ-1 majdnem egy évtizedig teljesítette feladatát a Műegyetemen, segítségével a hallgatók megismerhették a számítástechnika és a programozás alapjait. A gép szerencsére nem kallódott el: készítői az 1960-as évek végén felajánlották megőrzésre az egykori Országos Műszaki Múzeum jogelődjének, a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó És Gyűjtő Csoportnak. A MESZ-1, a magyar informatika hőskorának kiemelkedő darabja ugyan már nem üzemképesen, ám hiánytalanul megvan és ma is látható a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Műszaki Tanulmánytárában.

László Kiss: MESZ-1, the First Hungarian Digital Computer

László Kozma and his team prepared the first digital computer (named MESZ-1, short in Hungarian for the first Technology Institute Electric Computer) in Hungary at the Budapest Institute of Technology in the summer of 1958. The ill-fated professor designed the machine for university students, built with the support of the Hungarian Academy of Sciences. The programmable computer was not up to the technical standard of its time, but modernity was not the goal; instead, the machine was designed to introduce students to digital technology. The appearance of the equipment did not project modernity either. Its control desk, transformed from a school desk, controlled cabinets containing relays taken from telephone switchboards; those transformed the input values into binary numbers and performed the commands retrieved from punch cards; and an old electric typing machine printed out the result. The equipment, which was slow compared to contemporary computers, was, however, excellent for education purposes: it was simple to use and maintain, and all its computing steps could be observed. MESZ-1 performed its duty for almost a decade at the Institute of Technology; students could get acquainted with the basics of Information Technology and programming. The machine, fortunately, did not get lost: its creators offered it to safekeeping to the legal predecessor of the National Museum of Technology, the Technical Monuments Registry and Collection Group, in 1960. MESZ-1, that outstanding piece of Hungarian information technology's heroic age, is preserved in its entirety, although non-operational, and is on exhibit at the Research Collection of the Hungarian Museum of Science, Technology and Transport.



A MESZ I a Műszaki Tanulmánytárban.
A szerző felvétele

Kiss László

A MESZ I, az első magyar digitális számítógép

Minden tárgyból kell lennie egy elsőnek. Ez a példány aztán vagy fennmarad, vagy elvész, elpusztul. A Műegyetemen Kozma László professzor irányításával 1957-ben kezdték el építeni, és 1958 végére lettek készen az ország első, programozható, kettes számrendszerben dolgozó számítógépével. Ez a gép néhány előrelátó ember és a körülmények szerencsés alakulása folytán azon elsőkhöz tartozik, amelyek fennmaradtak.

Kozma László életútja a számítógép megalkotásáig

Kozma László 1902. november 28-án született Miskolcon. Szolnokon érettségizett, ám legfőbb vágya, hogy mérnök lehessen, meghiúsulni látszott, mivel akkor fogadták el a numerus clausus törvényt. Származása miatt a Műegyetemre nem vették fel, így az Egyesült Izzólámpa- és Villamossági Rt. gyárába ment dolgozni, ahol igen alapos ismereteket szerzett a telefonközpontok terén. Főnökei hamar felfigyeltek tehetségére, és tőlük telhetően segítették. Ösztöndíjjal a csehszlovákiai Brnóban végezte el a műszaki egyetemet 1925–1930 között és szerzett villamosmérnöki diplomát.

Még ebben az évben az amerikai Bell Telephone Manufacturing Company cég antwerpeni gyárában helyezkedett el, ahol kvalitásainak megfelelő feladatokat kapott; részt vett több európai ország telefonhálózatának korszerűsítésében. A gyárban végzett munkáját jellemzi, hogy az itt töltött idő alatt mintegy háromtucatnyi szabadalom kapcsolódott a ne-



Kozma László. MMKM TFGY 2013.9.4

véhez.¹ 1938-ban egy, kizárólag telefonközpontok számára készült alkatrészekből álló elektromos számológép szerkesztésével bízták meg. Az elkészült gép összeadásra, kivonásra és szorzásra volt képes, bár meglehetősen lassan. Az 1939-re elkészített második gépe már osztani is tudott, és lényegesen gyorsabban dolgozott elődjénél.

„*A mintegy két méter magas, egy méter széles és fél méter mély szekrénybe épített számológép hat kis asztali készülékről volt elérhető kapcsoló berendezésen keresztül.*”² A hat munkaállomás közül egy időben egy tudott a gépnek számítási feladatot adni.

1940-ben a hitleri Németország elfoglalta Belgiumot. A Bell antwerpeni gyárának vezetője elmenekült, miután Kozma számológépét útnak indította az Egyesült Államokba. A gép megérkezéséről nincs hivatalos információ, valószínűleg elsüllyedt a berendezést szállító hajó.

Kozma Belgiumban maradt, és titokban tovább dolgozott egy harmadik számológépen. A német megszállás alá került országból végül menekülnie kellett feleségével és két gyermekével, mivel a hatóságok nyomására elbocsátották, ráadásul 1942-től megkezdődtek a deportálások is. A mérnök visszatért Magyarországra, ahol az Egyesült Izzónál dolgozott műszerészként. Bár kikeresztelkedett, mégis munkaszolgálatra rendelték: a bombázások után romeltakarítást végzett. 1944-ben aztán előbb Fertőrákosra, majd Mauthausenbe deportálták. Ezekben a vészterhes években szellemi épségét úgy tudta megőrizni, hogy szabadidejét egy telefonközpont tervezésével töltötte.

A tábor felszabadítását követően tifuszt kapott, amelybe majdnem belehalt. A már eszméletlen Kozmát egy amerikai katonai kórházba szállították, a betegségből ott kezelték ki. 1945 augusztusában visszatért Magyarországra. Csak két lányát találta életben, szülei, felesége, testvérei a holokausztt áldozataivá váltak.

¹ | Gordos – Horváth – Zombory 2006: 213. A szabadalmakról egy, Kozma által írt cikkben lehet bővebben olvasni, amely megtalálható a Magyar Tudomány – A Magyar Tudományos Akadémia Értesítője 1973. évi 1. számában.

² | Képes 2014: 72.

Itthon a Bell cégei közé tartozó Standard Villamossági Részvénytársaságnál kezdett dolgozni, főmérnökként. Oroszlánrésze volt a háború pusztította magyar telefonhálózat újjáépítésében, modernizálásában. Munkája elismerését jelzi, hogy az 1948-ban alapított Kossuth-díjat ő is megkapta; egyike volt azoknak, akiket a díjjal annak alapítása évében tüntettek ki.³ 1949-ben tanári állást is kapott a Műegyetemen, ahol egyik alapítója volt a Villamosmérnöki Karnak, és vezette a Vezetékes Híradástechnikai Tanszéket.⁴

A gyárat, ahol Kozma műszaki igazgatói beosztást vállalt, 1949-ben államosították. A Standard vezetői ellen indított perben a tanúként „őrizetbe vett” tanszékvezetőt is igyekeztek felhasználni. *„A tanúvallomását előre megírták, és éppúgy be kellett magolnia, mint a Tanú című film főbőszének. Végül mégsem kellett megjelennie a tárgyaláson. A Standard-pert nyilvános attrakciónak szánta a hatalom, és attól félték, hogy rosszul játssza majd a szerepét.”*⁵

Tanúként történő őrizete alatt Kozma minden bizonnal újból tervezni kezdte a belgiumi számológépét, hogy a munkába menekülve átvészelve azt az időszakot. A Standard vezetői ellen lefolytatott eljárás lezárultát követően őt is perbe fogták, a zárt tárgyalás végén 15 évnvi rabságot kapott, vagyonekbozással. Először Vácon tartották fogva, majd 1952-től a budapesti Gyűjtőfogházban ült. A fogházban lévőkből egy tudóscsoportot alakítottak ki, ahol a kibernetika kérdéseivel foglalkoztak. Ennek a csoportnak lett a tagja Kozma László is. A tudósoknak az államosítást követően Beloianiszról elnevezett, egykori Standard gyár is adott feladatokat. Kozma ekkor sem hagyott fel az újításokkal: megtervezte az SB telefonközpontot és megengedték neki, hogy foglalkozzon számítógép tervezésével is.⁶

Az állam csak 1953-ban értesítette második feleségét, hogy a mérnök még életben van, és 15 éves büntetését tölti. A következő évben aztán megváltozott a helyzet, mivel a *„Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a kiszabott börtönbüntetést és a mellékbüntetésként kiszabott 10 év közügyektől való eltíltást kegyelemből elengedte.”*⁷

Kozma Lászlót 5 évnvi raboskodás után szabadon engedték, de az állam nem volt hajlandó rehabilitálni. Az egykori tanszékvezető úgy jött ki a börtönből, *„hogy a fejében teljesen kész az ország első programozható digitális számítógépének rendszerterve és a jelfogókra épülő gép néhány részletének áramköri terve is.”*⁸

3 | Kozma mellett olyan emberek voltak az első díjazottak, mint Czóbel Béla, Déry Tibor, Ferenczy Béni, Füst Milán, Illyés Gyula, Kodály Zoltán, Major Tamás, Öveges József vagy Szent-Györgyi Albert.

4 | Gordos–Horváth–Zombory 2006: 204.

5 | Nyáry 2015: 47.

6 | Nyáry 2015: 48.

7 | Nyáry 2015: 48.

8 | Gordos–Horváth–Zombory 2006: 215.

A mérnök a gyárba, ahol korábban dolgozott, nem ment többé vissza, hanem inkább a Műegyetemen a villamosmérnöki karon tanított. „*A magas szintű kutató-tervező munkásságának természetes kísérője volt az ismeretátadási készség és képesség*” – emlékezett vissza rá egyik legközelebbi munkatársa, Frajka Béla (1933–2017).⁹ „*A hallgatóit partnernek tekintette [...] Türelemmel magyarázott és ügyelt arra, hogy ne maradjon megválaszolatlan probléma.*”¹⁰

A számítógép megépítése

1955-ben született meg a fejében az ötlet, hogy el kellene készíteni a börtönben kigondolt programozható számítógépet, amelyet elsősorban oktatási, demonstrációs célokra lehetne használni. „*A Műszaki Egyetem Vezetékes Híradástechnikai Tanszékén a kapcsolástechnika oktatása 1953-ban indult meg, és kíváncsi volt olyan berendezések létrehozása, amelyekkel kapcsolási feladatok elvégzését lehet demonstrálni. Egy számológép megtervezésének tehát főleg didaktikai célkitűzései voltak. Amellett természetesen a számológép feladatául szántuk a Műszaki Egyetem tanszékein felmerülő olyan matematikai problémák megoldását is, amelyekre a gép képes lesz.*”¹¹

Miután az egyetemi támogatást megszerezte, és az anyagi forrásokat a Magyar Tudományos Akadémia biztosította, Kozma professzor elkezdhetett a berendezés megtervezésével foglalkozni. Úgy döntött, hogy nem elektroncsöves, hanem reléből felépülő elektromechanikus számítógépet készít, erre több oka is volt:

- Az MTA Kibernetikai Kutató Csoportja ebben az időben az ország első elektroncsöves számítógépének, az M3-nak a kialakításán dolgozott, az anyagi erőforrásokat inkább erre irányította az Akadémia.
- A műegyetemi gépet hazai alkatrészekből volt célszerű elkészíteni; míg az elektroncsöveket importálni kellett, a telefonközpontokban használatos relét a magyar ipar is megfelelő minőségben és mennyiségben le tudta gyártani.
- Nem kellett nagy teljesítményű, vagy gyors gépet építeni, így a lassabb relés típus is megfelelő lehetett.
- Az oktatási céloknak egy relés berendezés még alkalmasabbnak is tűnt, mivel a relék állapotát ránézésre is meg lehetett állapítani, így jól lehetett figyelni a gép működését.

A legelső komoly feladat az áramkörök megtervezése volt. Ezzel tevékenységgel 1957

9 | Frajka 2002: 6.

10 | Frajka 2002: 7.

11 | Kozma 1961: 139.

tavaszára végeztek. Az összeszerelés 1958 nyarára lett kész,¹² ezt követte még több hónapnyi tesztelés. A munka azért haladt meglehetősen lassan, mert „*a gépen általában egyszerre csak egy személy dolgozott és az is csupán mellékfoglalkozásként.*”¹³ A berendezés elkészítésében Kozma mellett részt vett „*Budai Lajos, Frajka Béla, Kálmán Róbert, Székely Dobi Sándor, Werner János és 8–10 végzős hallgató (ezek között volt Bagi András, Horvai (Braun) György, Krizs Vladimir, Ribényi András, Varga András).*”¹⁴

Az akkori árakon 100 000 forint összértékű alkatrészekből elkészített berendezés a következő munkamennyiséget emésztette fel:¹⁵

Elvi tervezés	1500 óra
Mérnöki szerkesztés és rajzolás	1200 óra
Szerelés, kábelezés, forrasztás	1500 óra
Elektronikus kivizsgálás	1400 óra
Vegyes műhelymunkák	400 óra
Összesen	6000 óra

A számítógép felépítése

A Műegyetem első digitális, elektromechanikus számítógépe, a MESZ I¹⁶ egy vezérlőasztalból, egy tápegységből és három relészekrényből állt. A szekrények egymással is, és a vezérlőasztallal is kábeles összeköttetésben álltak.

Az 50 cm széles, 104 cm magas és 46 cm mélységű tápegység 60 V egyenáramot biztosított a gépnek, amelynek fogyasztása 600–800 Watt volt.¹⁷

A vezérlőasztal alapját egy 167,5 cm széles, 78 cm magas és 52,5 cm mély, hagyományos egyetemi iskolapad adta. Ebbe építették bele a gép kezelőszerveit.

A vezérlőasztalon az energiaellátást ellenőrző mérőórák mellett helyezkedett el a lyukkártya-leolvasó berendezés, ebben kellett elhelyezni a programlapot. A leolvasó 30 sorban 24 darab fém érintkezőt rejtett.

¹² | Tarján 1960: 139.

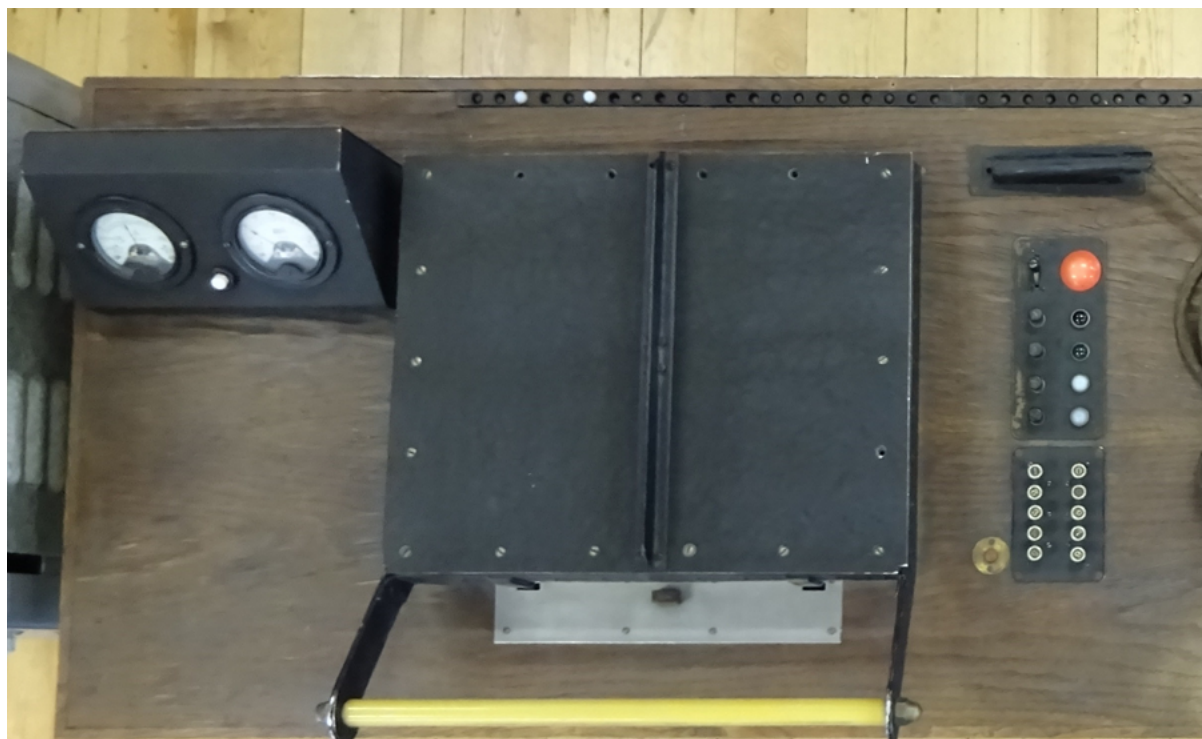
¹³ | Kozma 1961: 140.

¹⁴ | Szentiványi 1994: 363.

¹⁵ | Kozma 1961: 143.

¹⁶ | A gép elnevezése számos formában megjelenik a vele foglalkozó írott anyagokban. Kozma sem volt konzvens, a rövidítést is néha máshogy oldotta fel, így a MESZ jelentheti a Műszaki Egyetem első digitális számológépét, de a Műszaki Egyetem első elektromos számológépét is. A rövidített név is néha kötőjellel, néha pedig anélkül tűnik fel, hol római számmal, hol pedig arabbal. Kozma maga a MESZ I változatot preferálta.

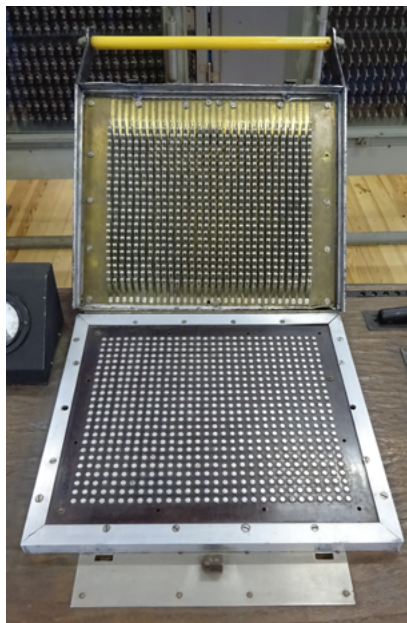
¹⁷ | Kozma 1961: 142.



A vezérlőasztal felülnézetből. A szerző felvétele

A programlap kezdetben prespánból – faforgácsból préselt kartonból, amely víz-, zsír- és olajálló, emellett méret- és alaktartó – készült, amelyen egy kézi lyukasztóval a megfelelő helyen nyílást vágtak. Mivel ez nem bizonyult megbízhatónak, ezért Kozmáék áttértek a kórházi mellkasröntgen-felvételek alkalmazására. A kórházakból begyűjtött, felesleges röntgenfelvétel celluloidlapját körömkefével simára kaparták, majd a lapot egy fatuskóra helyezték és egy kézi bőrlukasztóval vágták rá a lyukakat.

Egy programlapon összesen 60 darab, 12 bit (vagyis 12 lyuk) helyet foglaló parancsnak volt hely, ám mivel a lapokon más, a program futásához szükséges információnak is helyet biztosítottak, ezért az legfeljebb 45 utasítást tartalmazhatott. Ez nem jelenti azt, hogy a gép csak 45 utasításig volt programozható, mivel



A lyukkártya-leolvasó nyitott állapotban. A szerző felvétele



a relészekrények tároltak a programlapról beolvasott és végrehajtott utasítások után bizonyos eredményeket, így további utasítások végrehajtásához egyszerűen új programlapot kellett a leolvasóba tenni.¹⁸

A programleolvasó mellett az asztalon számos gomb helyezkedett el. Ezek segítségével adták meg a programban használatos számadatokat. A számbillentyűk mellett külön gombokkal lehetett jelezni a negatív előjelet, a tizedes pontot, illetve a beadott szám végét.

Mivel oktatási célokra készült, fontos volt, hogy a program futását nyomon lehessen követni. Az asztal szélén egy sorban 50 darab kis izzót helyeztek el, ezek felvillanása jelezte, hogy a gép melyik lépés végrehajtásánál tart. Egy szögletes, három sorban 6-6 kapcsolót tartalmazó dobozka segítségével a program végrehajtását tetszőleges ponton meg is lehetett állítani, majd tovább engedni; az eszköz hosszú kábellel csatlakozott



A bemeneti értékek beadására és a program indítására szolgáló gombok. A szerző felvétele

18 | Kozma 1961: 145.



A program futását megállító berendezés. A szerző felvétele

a vezérlőasztalhoz, így akár a szekrényekhez is oda lehetett vinni és onnan, mintegy távirányítóként használni.

A vezérlőasztal jobb oldalára egy II. világháború előtti, 1927-es gyártású Mercedes Elektra Mod.2 elektromos írógépet (gyári száma: 148866) szereltek. Ezt az írógépet kissé átalakították. Néhány gombját felcserélték, és mágnesesen működtethető rudazatot helyeztek az eredmények kiírásához szükséges billentyűk alá. Ezek a következők voltak:

- a 2 és 9 közötti számbillentyűk
- az „O” betű (a 0 számjegy kiírására)
- a „-”, illetve a „.” jeleket tartalmazó gombok (a negatív előjel és a tizedes vessző kiírására)
- az „I” betű (az 1 számjegy kiírására)
- a „J” betű (a komplex számok kiírására – a matematikában i -vel jelölt számot a villamosmérnökök j -vel jelölték)
- a szóköz
- a soremelés.

Az írógépbe befogott papírra a gép a gombokhoz kapcsolt rudazat vezérlésével írta ki a részeredményeket és a végeredményt.

Érdekesség, hogy bár a számítógép binárisan, azaz kettes számrendszerben számolt, mind a bemeneti értékek, mind pedig a kimeneti értékek decimális, azaz tízes számrend-



Az eredményeket kijelző elektromos írógép. A szerző felvétele



Az írógép billentyűzete. A szerző felvétele



Az eredmények kiírását végző billentyűk alatti rudazat. A szerző felvétele

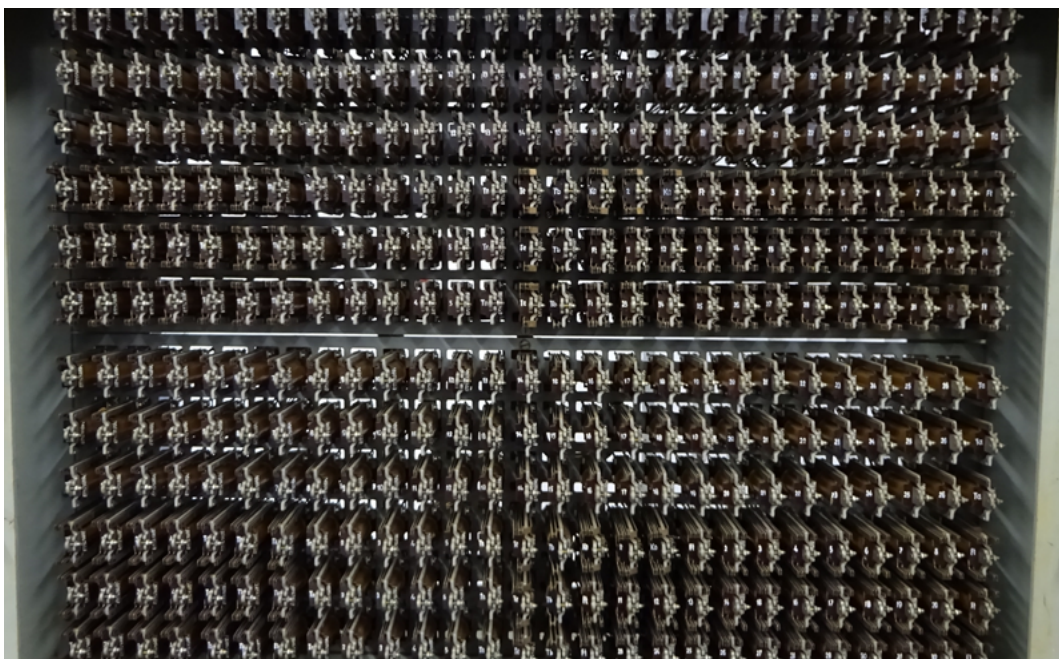
szer szerint voltak megadva. A decimális bemeneti adatokat a gép binárisra átalakította, majd a számolást követően visszaalakította decimálissá, és ezt írta ki a vezérlőasztalban épített írógép segítségével úgy, mintha egy láthatatlan ember nyomogatta volna a billentyűket.

A MESZ I elkészülte idején három darab, 90,5 cm széles, 185 cm magas és 51 cm mély,¹⁹ felső, illetve alsó részre osztott relészekrénnel rendelkezett, melyekbe részenként 12 sorban 27 darab, telefonközpontokban használatos, legolcsóbban beszerezhető R típusú jelfogót építettek. Egy szekrényben tehát $2 \times 12 \times 27$ darab, azaz 648 relé található. Minden részben a relék kábeleit 4-4 kisebb rendezőbe futottak be; az alsó és felső rész minden reléjének kábeleit a szekrény alján található nagy rendezőben végződtek, ezen keresztül valósult meg a kapcsolódás a többi relészekrényhez, illetve a vezérlőasztalhoz.

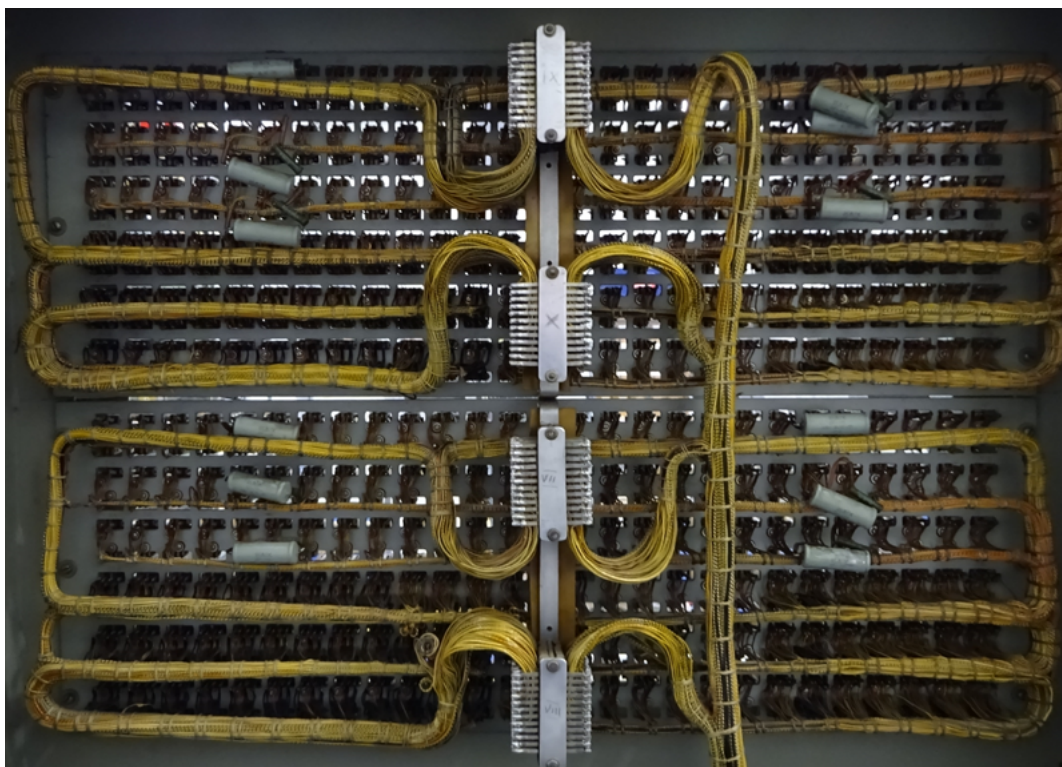
Minden relészekrénynek külön-külön megvolt a maga funkciója.

Az első szekrény felső részében történt a decimális és bináris számrendszerek közötti oda-vissza átváltás két konverter modul segítségével. A szekrény alsó részében az irányító, illetve programleolvasó modulok kaptak helyet. Az irányító modul kötötte össze a tárolót, a konvertert, az aritmetikai, illetve a vezérlő modult egymással, az adatokat ez

¹⁹ | A relészekrények maguk ténylegesen csak 29 cm mélyek, ám tartozik hozzájuk oldalanként 2-2 darab keretezett üveglap, mindegyiken két-két nagy méretű fogantyúval. Ezeket a téglalap alakú kereteket egyenként 8 darab, kézzel is betekerhető, nagy kerek anyacsavarral lehet rögzíteni a szekrényre. A keretek megfelelő helyre illesztése speciális – bár könnyen megtanulható – mozdulatot igényel, mivel azokat először 2-2 ívelt fémszarvba kell beakasztani, ezek vezetik a keretet a hosszú csavarszárakhoz.



Az eredeti memóriaszekrény felső része a reléekkel. A szerző felvétele



Az eredeti memóriaszekrény felső részének hátulja a kis kábelrendezőkkel. A szerző felvétele

„irányította” el a megfelelő helyre. A programleolvasó a lyukkártyáról beolvasta a következő utasítást és átadta feldolgozásra a vezérlő modulnak.

A második szekrény felső része két aritmetikai modult tartalmazott. Az aritmetikai modulok végezték el a matematikai műveleteket. A szekrény alsó részében lévő két vezérlő modul feladata volt a többi modul működésének a program parancsa értelmében való utasítása.²⁰

A harmadik szekrény csak memóriaként funkcionált, a benne lévő négy tárolóban összesen 12 számot²¹ lehetett megőrizni, emellett még néhány, a számítások elvégzéséhez potenciálisan szükséges fix értéket is tartalmazott, mint például a π , vagy az Euler-féle szám.²²

A modulok elhelyezkedése a relészekrényekben:²³

KONVERTER 1	ARITMETIKA 1	TÁROLÓ 1
KONVERTER 2	ARITMETIKA 2	TÁROLÓ 2
IRÁNYÍTÓ	VEZÉRLŐ 1	TÁROLÓ 3
PROGRAMLEOLVASÓ	VEZÉRLŐ 2	TÁROLÓ 4
NAGY KÁBELRENDEZŐ	NAGY KÁBELRENDEZŐ	NAGY KÁBELRENDEZŐ

20 | Kozma 1961: 141. és 143.
21 | Egy számot 33 biten tároltak (a lebegőpontos tárolásban 27 bit a számjegyeké és 6 bit a nagyságrendé), így a ma használatos értékek szerint a memóriaszekrény tárolókapacitása 49,5 byte volt.
22 | Kozma 1961: 142. Sajnos nem ismert, hogy hány fix értéket tartalmazott a szekrény és melyek voltak ezek.
23 | Kozma 1961: 141.

A számítógép működése

Mivel meglehetősen kevés információ maradt fenn róla, rengeteg a bizonytalanság a gép működésével kapcsolatban. Kozma professzor 1961-ben megjelent tanulmánya alapján a MESZ I feltehetően a következő folyamat szerint hajtotta végre a programokat.

A programlapot beletették a leolvasóba. A feladat bemeneti számértékeit begépették az erre szolgáló billentyűzeten. A begépett decimális számokat a konverter modul egyrészt kiküldte az írógép felé, másrészt pedig átalakította binárisra, majd az aritmetikai modulban szükség szerint felkerekítették, végül az irányító modulon keresztül a tároló modulba jutott.

Ha a számoláshoz szükséges számok a tároló(k)ba kerültek, a programindító kapcsolóval elindították a program végrehajtását. Ekkor a vezérlő modul a programleolvasóval beolvastatta a lyukkártyáról a program első utasítását. A programlapon egy parancs 12 bit helyet foglalt el és két információt tartalmazott: milyen műveletet kell elvégezni (5 bit), és ezt a műveletet melyik tárolóban lévő számmal kell elvégezni (7 bit).

A beolvasott parancs alapján a vezérlő modul utasította a többi modult a megfelelő művelet végrehajtására. Matematikai műveletek elvégzéséhez az aritmetikai modulra volt szükség, amely két dolgot tudott megcsinálni: egyrészt meg tudta állapítani, hogy két szám közül melyik a nagyobb, másrészt össze tudott adni két számot – más alpműveletre viszont nem volt képes.²⁴ A bonyolultabb műveleteknél, mint a szorzás, amely esetében több egymás utáni összeadásra volt szükség, a vezérlő modul a szükséges mennyiségben utasította az aritmetikai modult az összeadások végrehajtására.

Ha egy programparancs végrehajtása megtörtént, a vezérlő modul jelezte a programleolvasónak, hogy olvassa be a következő utasítást, majd a többi modullal végrehajtatja a programparancsban szereplő műveletet az utasítás által megjelölt tárolóban lévő számmal.

A részeredmények, illetve a végeredmény megjelenítésére is egy-egy parancs szolgált. Ebben az esetben a vezérlő az utasításban megjelölt értéket átküldte a konverternek, amely visszaalakította a bináris számot decimálissá, és ki is íratta az írógéppel.

A program akkor ért véget, ha az utolsó lyukkártyája utolsó utasításának is megtörtént a végrehajtása.

²⁴ | Kozma 1961: 145.

A MESZ I a Műegyetemen és a múzeumban

A MESZ I sebessége nem volt nagy. Frajka Bélának, a gép egyik készítőjének *„emlékei szerint a berendezés másodpercenként 3-4 műveletet hajtott végre.”*²⁵

A gép alijában véve jól működött, bár a korrózió és a beporosodás okozott némi problémát, ha a számítógépet néhány napig nem használták. Ezek a főleg a reléket fizikailag érintő gondok azonban a használat során, néhány számolási feladatot követően maguktól megszűntek. Emellett Kozmáék készítettek egy olyan programot is, amely megmozgatta a szekrények összes reléjét, így szabadítva meg azokat a lerakódott portól.

A gépen már 1958 végétől programokat futtattak. Ezek a programok egyrészt szemléltetésre készültek (öröknaptár, NB-I-es focimeccsek fordulóinak sorsolása), másrészt az egyetem számára, illetve Beloiannis Híradástechnikai Gyár számára végeztek számításokat.²⁶

„A gép gyakorlati alkalmazásba vételét elsősorban a kis, mindössze 12, egyenként nyolcjegyű szám befogadására alkalmas, jelfogókkal instrumentált tároló korlátozza. Ennek ellenére ugyanolyan automatikusan működő, programvezérelt számológép, mint nagyobb elektronikus testvérei és – eltekintve az utasításmódosítástól – mindazokat a műveleteket el tudja végezni, mint az elektronikus gépek. A tárolási kapacitás korlátain belül kis volumenű gyakorlati számítások elvégzésére is (pl. táblázatok készítése) alkalmas, mint ahogy néhány esetben ez egyes tanszékek számára már meg is történt” – írta Kozma berendezéséről Tarján Rezső (1908–1978) matematikus, a hazai számítástechnika egyik úttörője.²⁷

Mivel gyorsan kiderült, hogy a számítógép memóriája kevés, ezért 1960-ban egy negyedik relészekrényt készítettek, mely csak tároló modulokból állt.²⁸ Ezzel a szekrénnyel további 12 szám tárolására volt lehetőség.

Az eszközt más feladatokra is igénybe vehették. Így 1961 őszén Hell György és Sipőczy Győző, a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészkarai Idegennyelvű Lektorátusának nyelvtanárai közreműködésével programok készültek orosz szavak, illetve egyszerűbb orosz mondatok magyarra fordítására.²⁹ Az első lefordítandó orosz mondat a „Решает ли машина задачу?” volt, amelynek jelentése: „Megoldja-e a gép a feladatot?”³⁰

25 | Képes 2014: 80.

26 | Képes 2014: 80.

27 | Tarján 1960: 139.

28 | Geleji 1961: 13.

29 | Kiefer–Szépe 1962: 330.

30 | Hell 1964: 180.

A MESZ I nyolc évig működött a Műegyetemen, számos diákkal ismertette meg az informatika alapjait és a digitális technikát.

1966. április 12-én Kozma professzor levélben kereste meg a gép tulajdonjogával bíró Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztályát, és annak titkárától, dr. Bognár Gézától a mind gyakoribb működési problémáira való tekintettel a MESZ I üzemén kívül helyezését kérte.

„1964. év végén a tanszékemen működő – akadémiai célhitelből épített – jelfogós számológép, kontaktusainak elhasználódása következtében hibásan kezdett működni és ezért felvetettem a számológép leszerelésének kérdését. Ekkor jelentkezett a TITT budapesti szervezete és kérte a számológépnek könyvtárral való átadását...

Most a helyzet az, hogy a számológép helyiségét az erősen megnövekedett Vezetéknélküli Híradástechnikai Tanszék igényli és minthogy a számológépet most már oktatásra nem használjuk fel, mert nincs rá szükség, ezért méltányolnunk kell a Barta tanszék helyiség igényeit. Kérem ezért Osztálytitkár elvtársat járuljon hozzá, hogy a számológép kábelezését leforrasztbassuk és a szekerényeket becsomagolva valahol tárolbassuk addig, amíg vagy valamelyik esetleg létesítendő műszaki muzeum számára átadhatjuk vagy ha ilyen nem jönne létre, selejtezzük” – áll a professzor levelében (a korabeli levélváltásokból származó minden idézet az eredetivel megegyező írásmóddal szerepel, akár elírásokkal, helyesírási hibákkal együtt. Az írásmód már csak azért is eltérhet, mert akkoriban a leveleket írógéppel írták, amelyek gombjain nem feltétlenül szerepeltek hosszan kiejtendő magánhangzók – A Szerző).³¹

Az iktatott levélre az osztálytitkár kézzel ráírta: *„Javaslatom: leszerelni, becsomagolni és későbbi muzeum céljaira raktározni. VI. 7.”*³²

Ennek megfelelően az osztályszaktikára, dr. Petrasovics Géza június 13-án kelt, Kozmának címzett levelében hozzájárult a számítógép szétszereléséhez, azzal a kikötéssel, *„hogy azt megfelelően elcsomagolva egy esetleg létesítendő műszaki muzeum céljaira el kell raktározni.”*³³

Október 25-én Kozma levélben fordult Szilágyi Istvánhoz, a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport – ez a szervezet volt a jogelődje és a magja az 1973-tól működő Országos Műszaki Múzeumnak – vezetőjéhez.

31 | Akadémiai Levéltár, Budapest. 106. VI. Műszaki Tudományok Osztálya, 206. doboz, 50.452/66-VI. ügyirat-szám, Tárgy: Számológép. Dr. Barta István (1910–1978) professzor a Vezetéknélküli Híradástechnikai Tanszék vezetője volt akkoriban.

32 | Akadémiai Levéltár, Budapest. 106. VI. Műszaki Tudományok Osztálya, 206. doboz, 50.452/66-VI. ügyirat-szám, Tárgy: Számológép.

33 | A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) irattára, Budapest. A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport iratanyaga, 1966. évi 547. ügyirat.

Á T V É T E L I E L I S M E R V É N Y
=====

1 db elektr. számológépről, mely áll

2064 { 4 db jelfogókeretből,
1 " tápegységből és
1 " kezelőasztalból.

Leltári sz.: 125-3365

Fenti berendezést tartozékaival együtt a mai napon átvettem a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport /Műv. Min./ részére Budapest, XI., Kaposvár u 13-15 sz.

A Berendezést a Budapesti Műszaki Egyetem Vezetékes Híradás-technika Tanszék adta át.

Budapest, 1967 február ...

1 db. volt mérő lény

2064 sz. alatt beo-
telepve. 67 03. 24

[Handwritten signature]

Az átvételi elismervény. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum irattára, A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport iratanyaga, 1967. első félévi iratok dossziéja, ügyiratszám nélkül

„Mint hogy 8 évi üzemeltetése után a számológép működésében hibák kezdtek mutatkozni, ezért – az Akadémia beleegyezésével – szétszereltük [...] Az Akadémiának az volt a kívánsága [...], hogy a berendezést csomagoljuk el egy műszaki muzeum céljára [...]

A berendezés jelenleg szétszerelve, egy laboratórium sarkában áll és amennyiben a Műszaki Muzeum igényt tart a berendezésre, szeretnők minél hamarabb elszállíttatni, mert a helyre hallgatói mérésekkel kapcsolatban van szükség” – írta levelében a professzor.³⁴

Szilágyi élt a lehetőséggel. „Válaszolva folyó évi október hó 25-én kelt nb. soraira, értesítem Professzor urat, hogy a jelzett digitális számológépet az Akadémia Műszaki Osztályának kívánsága szerint az Országos Műszaki Múzeum központi raktárában el fogjuk helyezni” – áll a november 10-i válaszlevélben.³⁵

A MESZ I-et 1967 februárjában át is adták – sajnos az átvételi elismervényen nem szerepel a nap megjelölése. A csoport 1967. március 24-én 2064/I-6 gyarapodási számmal nyilvántartásba is vette.

34 | Az MMKM irattára, Budapest. A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport iratanyaga, 1966. évi 547. ügyirat.

35 | Az MMKM irattára, Budapest. A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport iratanyaga, 1966. évi 576. ügyirat.

ÁTADÓ (neve, és pontos címe)		3	ÁTVEVŐ (neve, és pontos címe)	
Budapesti Műszaki Egyetem B u d a p e s t X I . , Egyetem karkort 3.			Műszaki Emlékeket Nyilvántartó Csoport B u d a p e s t X I . , Kap osvári u. 13/15.	
Átadó ügyintézője: Kotayné Telefon: 258-930/ Átadó felügyeleti hatósága: MTA 1470			Átvevő ügyintézője: Telefon: Átvevő felügyeleti hatósága:	

Átvevő vállalat (közület) igazolja, hogy az alant felsorolt állóeszközök átvétele 196..... év hó napján megtörtént.

Sor-szám	Számla-csoport	Állóeszköz megnevezése	Bruttó érték	Értécsökkenés	Nettó érték (4-5)
1	2	3	4	5	6
125-3365		lelt.sz. 1 db elektromos számológép // 4 db jelzőkeret, 1 db tápellátás, 1 db kezelőszalag	247.956.-	101.699.-	146.257.-
Összesen			247.956.-	101.699.-	146.257.-

A fentiek szerint kimutatott összértéket az átvevő a könyveiben állóeszközzállomány növekedéseként számolta el. Az értécsökkenés elszámolása az átadónál az átadás negyedévének végéig megtörtént.

Átadást könyveltük: 196. <u>7. X. 22.</u> negyedévben. Budapest, 196. <u>7. július 10.</u> <i>Kotay Ferencné</i> átadó cégvezető aláírása	Átvételt könyveltük: 196. <u>7. II.</u> negyedévben. Budapest, 196. <u>7. aug. 4.</u> <i>Fekete</i> átvevő cégvezető aláírása
---	---

Jóváhagyás, megjegyzés, részletezés a hátoldalon!

B. Ü. Sz. 482/a. r. Sz. - Nyomell. 13088 - 25 000 garn., 65.11., 4093. Állam: Nyomda
Átvevő példánya 3
(4 lapos garn.) Ára: 28 filler

A könyvjóváírási átadás-átvételi bizonylat. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum irattára, A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport iratanyaga, 1967. második félévi iratok dossziéja, ügyiratszám nélkül

A berendezést könyvjóváírással adta át az egyetem. A BME által július 22-én, míg a Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport által augusztus 7-én könyvelt számítógép eredeti értéke a Tanulmánytár irattárának 1967. évi anyagai között fellelt könyvjóváírási formanyomtatvány szerint 247 956 forint volt; a berendezés az átadás idején a használat során bekövetkezett értécsökkenés miatt már csak 146 257 forintot ért.³⁶ Emlékezzünk rá, hogy Kozma professzor 1961-ben megjelent tanulmányában azt írta, a gép elkészítése 100 000 forintba került.

A MESZ I 1970-ben került gyűjteményi leltárba. A gép főbb darabjai a következő leltári számokat kapták:

³⁶ Az MMKM irattára, Budapest. A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport iratanyaga, 1967. második félévi iratok dossziéja, ügyiratszám nélkül.

- 70.758.1.: a két konvertáló modult, illetve az irányító és a programlap-olvasó modult tartalmazó relészekrény;
- 70.758.2.: a két aritmetikai és a két vezérlő modult tartalmazó relészekrény;
- 70.758.3. a négy tároló modult tartalmazó relészekrény;
- 70.758.4.: a később pótlólag megépített, négy tároló modult tartalmazó relészekrény;
- 70.758.5.: a vezérlőasztal;
- 70.758.6.: a tápegység.

Kozma professzor tevékenysége a MESZ I megépítését követően

Kozma László 1960-tól 1963-ig a Műegyetem Villamosmérnöki Karának dékánjaként is dolgozott. 1961-ben a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja lett. 1963-ban javasolta egy újfajta telefonközpont kifejlesztését, majd részt vett annak tervezésében. 1960 és 1964 között az MTA Nyelvtudományi Intézete részére munkatársaival megalkotta az első magyar nyelvstatisztikai gépet. A híradástechnika témájában számos cikket írt, emellett ilyen témájú fórumok résztvevőjeként és előadójaként tevékenykedett. Előadásaiban *„élvezetesen és szemléletesen mutatta be a távközlés műszaki vonatkozásai mellett annak gazdasági és társadalmi hatását is.”*³⁷

1972-ben nyugdíjba vonult. 1976-tól az MTA rendes tagja. 1983. november 9-én hunyt el Budapesten.

Bár Kozma László érdemeit, munkásságát számos díjjal, kitüntetéssel elismerték, rehabilitálására csak évekkel a halálát követően, a rendszerváltozás idején került sor. 1989 novemberében a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága *„megállapította, hogy a vádemelés megalapozatlan, előre konstruált volt, a bizonyítás elmaradt, illetve olyan kérdésekben marasztalták el a vádlottat, melyekről személyes felelőssége nem volt bizonyítható. Ezért Kozma Lászlót és másikat az ellenük emelt vád alól – bűncselekmény hiányában – felmentette.”*³⁸

1996-ban az amerikai IEEE Computer Society Kozma Lászlónak is odaítélte a Számítástechnika Úttörője Díjat (Computer Pioneer Award), a relés gépek 1930-as évekbeli kifejlesztéséért, illetve a háború utáni Magyarországon a korai számítógépek megépítéséért.³⁹

37 | Frajka 2002: 6.

38 | hajnal 1990: 5.

39 | „Laszlo Kozma” (<https://www.computer.org/web/awards/pioneer-laszlo-kozma> – Elérés dátuma: 2018. október 29.)

A MESZ I ma

Az Országos Műszaki Múzeum Újbudán található, Kaposvár utcai raktárépületének 2006-ban történt látványraktárrá – azaz látogatók által megtekinthető, bejárható raktárrakká – alakításakor a MESZ I a B épület I. emeletén, az ún. B teremben kapott helyet. Sajnos a berendezés nem üzemképes, mivel a Műegyetemen valamikor 1966 júniusa és októbere között a szállíthatóság érdekében szétszedték. „...a szekrények és a vezérlő asztal közti összeköttetéseket leforrasztottuk és így a szekrények egyenként mozgathatók” – áll Kozma professzor Szilágyi Istvánnak írott levelében.⁴⁰

A számítógép eredeti, működőképes állapotának visszaállítása rendkívül nehéz feladat lenne, mivel nemcsak komoly anyagi ráfordításra volna szükség, de hiányzik a berendezéshez készült dokumentáció is, emellett ez idáig nem sikerült fellelni a gép működtetéséhez szükséges eredeti programlapokat sem.

Mindezen hátrányok ellenére rendkívül fontos az a tény, hogy a magyar informatika (h)őskorából származó számítógép máig fennmaradt, és megtekinthető a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Műszaki Tanulmánytárának – az Országos Műszaki Múzeum jogutódjának – épületében.

A MESZ I hatvan éve létezik, korához képest jó állapotban megvan, ellentétben sok más műszaki jellegű emlékekkel, amely elveszett az elmúlt évtizedek során. Kozma László professzor gépezete némán őrzi titkait, így még számos feladat vár azokra, akik szeretnék megfejteni az első magyar digitális számítógép működését.

A szerző ezúton szeretné megköszönni dr. Németh Krisztiánnak azt a felbecsülhetetlen értékű segítséget, amellyel a cikk megszületéséhez hozzájárult.

40 | Az MMKM irattára, Budapest. A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport iratanyaga, 1966. évi 547. ügyirat.

Hivatkozott források és irodalomjegyzék

Felhasznált források

- Akadémiai Levéltár, Budapest. 106. VI. Műszaki Tudományok Osztálya, 206. doboz, 50.452/66-VI. ügyirat, Tárgy: Számológép.
- A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) irattára, Budapest. A Műszaki Emlékeket Nyilvántartó és Gyűjtő Csoport 1966–67. évi iratanyaga.

Felhasznált irodalom

- Frajka Béla 2002: Kozma László a tanár. Híradástechnika (57.) 11. 6–8.
- Geleji Sándor 1961: A Műszaki Tudományok Osztályának munkája. In: Geleji Sándor (szerk.): A Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztályának közleményei, XXIX. kötet 1–4. szám. Akadémiai Kiadó, 5–20.
- Gordos Géza – Horváth Gyula – Zombory László 2006: Kozma László (1902–1983). In: Bertók Krisztina (szerk.): Emlékbeszéd 2002–2005. Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 201–218.
- hajnal 1990: Kossuth-díjas professzor az ÁVH-n. A jövő mérnöke (37.) 3. 3–5.
- Hell György 1964: Az orosz–magyar gépi fordítás elméleti és gyakorlati eszközei. In: Kalmár László – Telegdi Zsigmond (szerk.): Általános nyelvészeti tanulmányok II. A matematikai nyelvészet és a gépi fordítás kérdései. Akadémiai Kiadó, Budapest, 177–196.
- Képes Gábor 2014: Kozma László. In: Csáki Krisztina (szerk.): Sorsok és találmányok. Tanulmányok a magyarországi zsidó műszaki alkotókról a Magyar Holokauszt 70. évfordulója alkalmából. Budapest, 70–85.
- Kiefer Ferenc – Szépe György 1962: Munkaértekezlet a matematikai nyelvészet és a gépi fordítás kérdéseiről (Összefoglalás). In: Sőtér István – Lakó György – Szabolcsi Bence (szerk.): A Magyar Tudományos Akadémia Nyelv- és Irodalomtudományi Osztályának közleményei, XIX. kötet. Akadémiai Kiadó, Budapest, 321–335.
- Dr. Kozma László 1961: A Műszaki Egyetem első digitális számológépe. In: Budapesti Műszaki Egyetem 1960. évi Tudományos Évkönyv. Tankönyvkiadó, Budapest, 139–154.
- „Laszlo Kozma” (<https://www.computer.org/web/awards/pioneer-laszlo-kozma> – Elérés dátuma: 2018. október 29.)

Nyáry Krisztián 2015: Igazi hősök. Corvina Kiadó Kft., Budapest.

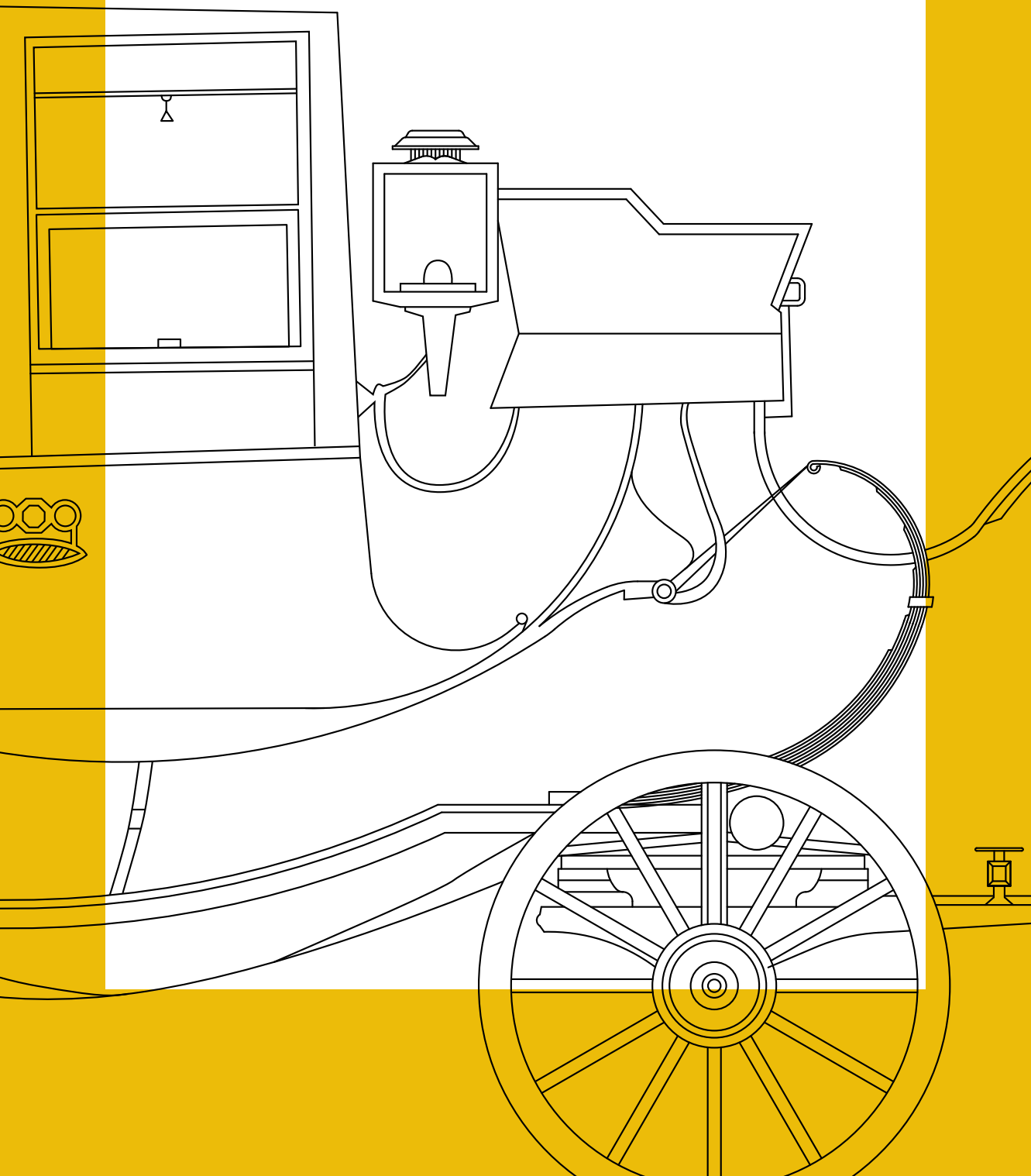
Szentiványi Tibor 1994: A számítástechnika kezdetei Magyarországon (Harmadik rész).

Természet Világa (125.) 8. 362–366.

Tarján Rezső 1960: A hazai kibernetikai kutatások. In: Rejtő István–Szántó Lajos (szerk.):

Magyar Tudomány – A Magyar Tudományos Akadémia értesítője, LVII. kötet, Új
folyam, V. kötet, 3. szám, 1960. március. Akadémiai Kiadó, Budapest, 135–151.

MÚZEUMI ÉLET



A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban 2022-ben is folytattuk sokszínű munkánkat: miközben budapesti időszak kiállításunk látogatottsága még a korábbi évet is felülmúlta, több határon túli tárlatban is közreműködtünk, nagy sikerrel nyitottuk meg eddigi legnagyobb külföldi időszak kiállításunkat Fiumében, gyűjteményfejlesztési programunk keretei között pedig folyamatosan mentjük meg a közlekedéstörténet kiemelkedő jelentőségű darabjait.

Több mint negyvenezen látogattak el hozzánk a Dízelcsarnokba

Az előző évhez hasonlóan 2022-ben is nagy sikert aratott május végén nyitott időszak kiállításunk az egykori Északi Járműjavító Dízelcsarnokában. Itt gyűjteményünk olyan különleges darabjait is meg lehetett tekinteni, mint az 1926-os Ford T-modell vagy az Árpád becenevű sínautóbusz. A Dízelcsarnok ezzel a legnépszerűbb családi programok és kiállítási helyszínek közé emelkedett.

Az Északi Járműjavító Dízelcsarnokában először tavaly nyáron láthatta a nagyközönség a *Volt egyszer egy Északi... a történet folytatódik* elnevezésű időszak kiállításunkat, amely a helyszín történetét és olyan legendás mozdonyokat mutatott be, mint például 242-es mozdony, ami a gőzmozdonyok sebességrekordját tartja Magyarországon.

A tárlatot 2022-ben május végén frissített tartalommal, immár különleges autókat, buszokat és más „gumikerekű” járműveket is bemutatva nyitottuk meg. A kormány támogatásának köszönhetően intézményünk történetének legnagyobb gyűjteményfejlesztési programjának végrehajtását kezdtük meg, az



ennek keretében beszerzett járművek közül többet is kiállítottunk. Az új járművek megjelenése segítette a múzeumunkban zajló háttér munka bemutatását is: általuk a gyűjteményezés és a restaurálás műhelytitkaiba is betekintést nyerhettek a látogatók.

A kulturális élményt tovább színesítette a *Meg nem épült Budapest* című időszaki tárlat, amely a főváros elmúlt száz évének közlekedési vízióit mutatta be. Itt a látogatók megismerhették azokat a nagyszabású terveket, amelyek a 20. század folyamán születtek Budapest fejlesztésére. Az érdeklődők megtudhatták, miért akarták a Nagykörutat a föld alá bújtatni a Blaha Lujza térnél, hova terveztek a Dunán gyaloghidat, de azt is, hogy milyenek lettek volna a 2-es metró állomásai, ha megvalósulnak az '50-es évek grandiózus tervei.



A kiállítás mellett népszerű eseményeket is szerveztünk a Dízelcsarnokban: júniusban a Múzeumok Éjszakája keretében vártuk esti programokkal az érdeklődőket, júliusban veterán autók érkeztek hozzánk, augusztusban Ikarus-találkozót tartottunk, szeptemberben pedig az Egyszülős Központtal közösen rendeztünk fesztivált. Emellett a Petőfi Irodalmi Múzeummal együttműködve az irodalom és a közlekedés kapcsolatát vizsgáltuk *Átszállás* című programsorozatunk alkalmain.

A tárlat ideje alatt rendszeresen egyedi múzeumpedagógiai foglalkozásokkal, különleges interaktív tárlatvezetésekkel, vasúti terepasztalokkal és az Északi vágányain hajtányozással is vártuk a látogatókat. Időszaki kiállításunkat 2022-ben több mint negyvenezen tekintették meg, amivel sikerült túlszárnyalnunk előző éves eredményünket is.

A Dízelcsarnok egy hagyományteremtő programnak is helyet adott 2022 októberében: a Nemzeti Kulturális Alap támogatásával itt rendeztük meg az első Ipari Örökségvédelmi Konferenciát, amelyre a hazai ipari örökséggel foglalkozó, azt gondozó intézményeket - nem csak múzeumokat - hívtunk meg. A konferenciát hagyományteremtő céllal hívtuk életre, a cél, hogy a jövőben rendszeres találkozási fóruma legyen a hazai ipari örökség megőrzésén munkálkodó szakembereknek.

Határokon innen és túl is számos időszaki tárlatot nyitottunk

Az év folyamán több helyszínen is részt vettünk időszaki tárlatok létrehozásában. 2022-ben is tudatosan törekedtünk arra, hogy a térség egyik legnagyobb műszaki-közlekedési múzeumaként kiállító-sainkkal és kiadványainkkal ne csak hazánkban, hanem a szomszédos országokban is aktívan jelen legyünk.

Április közepén nyitottuk meg az *Egyre közelebb! Ausztria - Magyarország felfedezi a Dunát és a Fekete-tengert* című tárlatunkat a Gül Baba Kulturális Központ és Kiállítóhelyen, amely a dunai gőzhajózás fejlődését és ennek hatásait mutatta be a kezdeti évektől az I. világháborúig terjedő időszakban. A kiállítás eredetileg 2019-ben, Isztambulban nyílt meg, majd több romániai helyszínen is látható volt. Budapestre felújítva, újragondolva érkezett meg. Gyűjteményünkéből válogatott hajómodelleket, archív fotókat, térképeket, régi menetrendeket és dokumentumokat is láthatott a nagyközönség. A tárlatot a Gül Baba Türbéje Örökségvédő Alapítvány együttműködésével hoztuk létre.

Június 4-én nyitottuk meg *Bánki Donát – Egy gépészmérnök öröksége* c. kiállításunkat Bakonybákon, amelyet a tatai Kuny Domokos Múzeummal és Bakonybánk Község Önkormányzatával együttműködésben valósítottunk meg. A meglévő állandó kiállítást Bánki Donát halálának 100. évfordulója alkalmából újítottuk meg. Bánki Donát korának egyik legnagyobb tudású, elméleti és gyakorlati felkészültségű gépészmérnöke volt. Munkássága több mint egy évtizedig összekapcsolódott Csonka Jánoséval; a belsőégésű motorok fejlesztésében alkottak maradandót. Életének legnagyobb részét egyetemi tanítása töltötte ki, amelyet nagy hivatástudattal látott el. Legjelentősebb találmányát, a Bánki turbinát a Magyar Tudományos Akadémia négy évvel halála után az akadémia nagyjutalmával tüntette ki. Munkája, személye iránti tiszteletből számos közintézmény, iskola, közterület viseli nevét.

Júliustól szeptember közepéig volt látható a horvátországi Rijeka városi múzeumában *A modern Fiume születése, 1868-1918* című kiállításunk, amely a város felemelkedésének történetét mutatta be. A magyar-horvát-angol nyelvű tárlaton mások mellett láthatóak voltak azok a különleges, 125 évvel ezelőtt, Fiumében készült hajómodellek is, amelyeket az 1896-os világkiállításra Budapestre hoztak, és azóta most először látogattak vissza megszületésük helyszínére. A kiállítás múzeumunk, a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum és a Fiumei Városi Múzeum együttműködésében, Magyarország zágrábi nagykövetsége, illetve a Rijekai Egyetem Magyar Nyelvi Lektorátus közreműködésével jött létre. A tárlatnak rendkívül pozitív fogadtatása volt Horvátországban, számos sajtóhír jelent meg róla, így a folytatása és egy kiállítási katalógus létrehozása is megtörténhet.

2022 folyamán Románia több városában is látható volt *Kihívások és válaszok a Dunán - Magyarország és a dunai hajózás a két világháború között* elnevezésű tárlatunk, ami a két világháború közötti dunai viszonyokat, a magyar hajózás lehetőségeit, illetve az al-dunai forgalom jelentőségét mutatta be. Székelyudvarhelyen pedig az 1912-ben, a magyar Királyi Automobil Club szervezésében megvalósult Budapest - Konstantinápoly nemzetközi autóversenyről emlékeztünk meg egy kiállítással, amely a bukaresti Liszt Intézet, Magyar Kulturális Központ szervezésében valósult meg.

Év végén új kiállításunk nyílt a Magyar Vasúttörténeti Parkban *Kandó Kálmán és a vasútvillamosítás 90 éve Magyarországon* címmel, amely a vasút villamosításának korszakalkotó fejlődését mutatja be a mai kor kontextusában. A látogatók többek között megismerhetik a 18-19. század gőzkorszakának találmányait, Kandó Kálmán és Verebélly László úttörő munkásságát, valamint a jelenkor modern, villamosított

mozdonyait. A kiállítást nagyméretű infógrafikák, személyes tárgyak, valamint 17 járműmodell színesíti. További különlegessége, hogy a kiállításban bemutatott vasúti járművek közül számos megtekinthető teljes nagyságában a Magyar Vasúttörténeti Parkban.

Tovább folytattuk gyűjteményfejlesztési programunkat

2021-ben döntött a kormány intézményünk kiemelt gyűjteményfejlesztési programjának támogatásáról, aminek köszönhetően múzeumunk Magyarország és a világ közlekedéstörténetének kiemelkedő darabjait menti meg az utókor számára. Programunkban fontos szerepet kap a hazai járműgyártás, így az Ikarus vagy a Ganz gyár örökségének ápolása is. A "Volt egyszer egy Északi... a történet folytatódik" című időszaki kiállításunkban az ikonikus járművek mellett az utóbbi idők nagy innovációja, a MOL Bubi is helyet kapott. Fontos mérföldke ez a közösségi közlekedésben, hisz múzeumba kerülésével hivatalosan is a budapesti közlekedéstörténet részévé vált. A kiállított Bubik között látható az a bizony Dunából kihalászott példány is.

KÉT KÜLÖNLEGES VILLAMOSKOCSI ÉS EGY EGYEDI MOTORKERÉKPÁR ÉRKEZETT AZ ÉSZAKIBA.

Az Északi Járműjavító Dízelcsarnoka immár két villamos kocsinak is otthonául szolgál. Az **UV típusú villamos** első szelvénye 1956-ban mutatkozott be a budapesti 2-es vonalon. Összesen 375 darab készült belőle, ezzel a legnagyobb darabszámban gyártott magyar villamostípus lett. A múzeum által megvásárolt, 3414-es pályaszámú villamos motorkocsi az UV3-as szériába tartozik, 1960-ban állt forgalomba Budapesten. A típust közel fél évszázad után, 2007-ben vezették ki a forgalomból. Az **EP típusú villamos pótkocsi** gyártásáról 1938-ban döntöttek, a megnövekedett utasszám miatt. A múzeum gyűjteményébe került, 5807-es pályaszámú pótkocsi az egyik legrégebbi megmaradt típus, 1939-ban szállított először utasokat. Többször átalakították, végül 2007-ben vonták ki, hatvannyolc éves üzem után. A két villamoskocsit daruval emelték ki korábbi tárolási helyükről, majd az Északi Járműjavító Dízelcsarnokához szállítottuk őket. Célunk a jövőben a két jármű teljes restaurálása, állapotuk megóvása érdekében azonban addig is elengedhetetlen volt, hogy megfelelő tárolási helyet biztosítsunk nekik.



ZUGLIGETI 1000-ES VILLAMOSOK MEGMENTÉSE

A zugligeti libegő alsó állomásánál állt, s ott egyre aggasztóbb állapotú villamoskocsikat megőrzés és megmentés céljából a Múzeumunk gyűjteményébe vette. A közel 40 éve búfékocsiként hasznosított két villamos motorkocsi közül az 1043-as pályaszámú 1911-ben, a 1061-es pályaszámú 1912-ben készült. A 80 darab BKVT V típusú kocsi mindegyike még az első világháború előtt kezdte meg pályafutását, és több mint 70 éven át futottak a fővárosi síneken. Az 1000-es villamosok az UV típus megjelenése előtt Budapest legfontosabb villamosai voltak.

PANNÓNIA T8-AS MOTORKERÉKPÁR GYŰJTEMÉNYBE VÉTELE

Veteránok az Északiban című programunkon mutattuk be a nagyközönségnek gyűjteményünk egyik legújabb darabját, a **Pannónia T8-as motorkerékpárt**. A jármű különlegessége, hogy 1964-ben kifejezetten külföldi piacra készült, az Egyesült Államokba történő exportját követően azonban soha nem értékesítették, így mindössze 150 mérföldet futott. A kiemelt gyűjteményfejlesztési programnak köszönhetően közel hat évtizeddel a gyártását követően térhetett vissza Magyarországra.



RIGA 16 ÉS DELTA METSZET ÉRKEZÉSE AZ ÉSZAKIBA

A gyűjteményfejlesztési programnak köszönhetően további motorkerékpárok is a Múzeum gyűjteménybe kerültek, így a Riga-16 és Delta metszet is megtekinthető volt a 2022-es időszaki kiállítás gyűjteményfejlesztési szekciójában. Alacsony előállítási költségük miatt kedvező áron lehetett hozzájuk jutni, így elterjedt típusokká váltak, bár ebből következő kifogásolható minőségük miatt hamar kikoptak a használatból.

ELKÉSZÜLTÜNK A BORSOD VOLÁN EGYKORI IKARUSÁNAK RESTAURÁLÁSÁVAL

2022 folyamán elkészültünk annak a **256.50V típusú Ikarusnak** a restaurálásával, melyet eredetileg 1986-ban gyártottak a Borsod Volánnak. A busz Miskolcon és környékén közlekedett helyközi és távolsági járatokon, a jövőben pedig múzeumunk nosztalgia flottájában kaphat helyet.

TELJESKÖRŰEN FELÚJÍTOTT GAZ-M-20 POBEDA, EGY ADOMÁNYOZOTT VOLGA M-21 SZEMÉLYGÉPKOCSI, ILLETVE EGY EXKLUZÍV ZIM SZOVJET LUXUSAUTÓ IS ÉRKEZETT GYŰJTEMÉNYÜNKBE

Gyűjteményünkbe került egy teljeskörűen restaurált, 1947-ben gyártott **GAZ-M-20 Pobeda** típusú gépkocsi is. A magyar forrásokban gyakran Pobjedaként emlegetett gépjármű típusneve a második világháborúban elért szovjet sikerekre emlékeztet, „győzelmet” jelent. A GAZ-M-20-as a középszintű

állami vezetők, tsz-elnökök és párttitkárok kedvelt szolgálati autója volt, s a korszakra jellemző közép kategóriás személygépkocsikat reprezentálja. Hazánkban leginkább taxitársaságok, illetve az Államvédelmi Hatóság alkalmazta. A típus 1958-ban adta át a helyét a Volga M-21-nek, mely típus képviselője szintén 2022-ben került a Múzeumunk gyűjteményébe.

A **Volga M-21** típust 1958-ban bemutatták a brüsszeli világkiállításon, ahol elismerésként a kiállítás fődíját megkapta. Ezek után megindult a típus exportja is, melyeket már az újabb 80 lóerős motorral szereltek fel. A típust három változatban gyártották, melyből az 1962-70 közötti típus sűrűn bordázott, függőleges nyílásokkal ellátott krómozott hűtőrácsot kapott. Ebbe az utolsó sorozatba tartozik a gyűjteménybe került példány is. Az elkészült gépkocsik száma megközelítette az egymillió legyártott darabszámot, a jó minőségére jellemző volt, hogy a volt szocialista országokban és „hazájában” szovjet Volvo-nak nevezték.

2022-ben még egy **GAZ-12 ZIM** típusú gépkocsival is gazdagodtunk, amelyet a nagyközönség meg is csodálhatott időszaki kiállításunkon. A járműből összesen 100 darab érkezett Magyarországra 1952-59 között, az '50-es évektől kezdve a '70-es évek végéig a középszintű állami és pártvezetők szinte kivétel nélkül ezekkel a gépkocsikkal közlekedtek Magyarországon. Mára legfeljebb néhány darab ZIM gépkocsi maradhatott meg hazánkban. A ZIM-ek a Nyizsnyij-Novgorod-i Gorkij Avto Zavod (GAZ) gyárban készültek (akkoriban a várost is Gorkijnak hívták), itt gyártották a Pobedákat, majd a Volgákat is.

CITROEN DS ÉRKEZÉSE A MÚZEUMBA

A Múzeum gyűjteményébe 2022-ben felajánlás útján került egy **Citroen DS** típusú személygépjármű. A típust 1955-ben, a Párizsi Autószalonon mutatták be az először, ahol nagy szenzációt keltett és örökre beírta nevét az autóipar történetébe. Az innovatív, könnyed stílusú és elegáns megjelenésű modell a francia szakértelmet és az avantgárd szellemet testesíti meg. Ezt a filozófiát a márka mindmáig a DNS-ében hordozza, ihletet merítve belőle minden alkotásához.



EGY BDT-VEZÉRLŐKOCSI IS MÚZEUMUNKHOZ KERÜLT

Az 1960-as években a magyar vasúton több mint 350 millió ember utazott, ami többszöröse volt a két világháború közötti értékeknek. Jelentősen megnövekedett Budapest környékén, főként munkanapokon a fővárosba beutazók száma is, az elővárosi forgalmat lebonyolító budapesti személypályaudvarok üze-
mi berendezéseinek bővítésére azonban nem volt lehetőség, ezért az ingavonati közlekedés elindításá-
val növelték a vasút kapacitását.



Az erre alkalmas szerelvények egyik végén a vontatójármű, a másikon a vezetőállással rendelkező ve-
zérlőkocsi volt, így az egyik irányba húzva, a másikba tolva tudtak közlekedni a vonatok. Ennek előnye a
rövid fordulási idő, és ebből kifolyólag rövid vágányfoglaltság volt. Ezért fejlesztették ki a BDT 300-as
sorozatú vezérlőkocsikat is. A **BDT 318**-as vezérlőkocsi a Miskolc-Tiszaújváros vonalon búcsúzott el az
utasforgalomtól, hogy ezután egyenesen gyűjteményünkbe kerülhessen.

ELINDULT SZOBORMOZDONYAINK MEGÚJÍTÁSÁNAK PROGRAMJA

Gyűjteményfejlesztési programunkban kiemelt figyelmet fordítunk arra, hogy az országszerte kiállí-
tott, több mint száz szobormozdonyunk és vasúti járművünk is méltóképpen megújulhasson. Szobor-
jármű-megújítási programunk első darabjai a kőszegi járművek, a 375 642 pályaszámú gőzmozdony
és a BZx sor. kéttengelyes személykocsi. Ezeket műhelybe szállítottuk és remélhetőleg a felújításuk
is hamarosan megkezdődhet. Emellett tovább folytatódott a Triglav mozdony felújítása a Kisvasutak
Baráti Körével folyó együttműködésben.

GŐZMOZDONY KAZÁN A GYŰJTEMÉNYBEN

A 490 sorozatú mozdonyok hazánk egyes vidékein kiválóan pótolták a normál nyomtávú vasutakat, mely-
nek kazánja Múzeumunk gyűjteményébe került. Viszonylag alacsony költségből lehetett ezeket a moz-
donyokat megépíteni, melyek számos ipari üzemből, erdőgazdálkodásban és bányákban a legfontosabb
szállításra alkalmas eszközök voltak. A mozdony kéthengeres gőzgépe a jármű mind a négy kerékpárját
hajtotta, a széntartályban összesen 1,3 tonna szén, a víztartályban 2 m³ víz lehetett. Érdekesség, hogy

a mozdony kazánja nemcsak szén-, hanem fatüzelésre is megfelelő volt. Ez kiváltképp hasznosnak bizonyult a gyakorlatban, mert például az erdei vasutakon gazdaságosabb volt a fafűtés alkalmazása. A mozdonyból 45 év alatt 142 darab készült, melynek egy részét a külföldi keskeny nyomtávú vasutak vették meg.

A MÁV ÉS A BKV TÁRGYI EMLÉKEIT IS MEGMENTJÜK

A gyűjteményfejlesztési program keretében nemcsak járművek, hanem a közlekedéshez kapcsolódó olyan tárgyi emlékek, arculati elemek megmentését is folytatjuk, amelyek a modernizáció miatt a következő években fokozatosan tűnnek el a közlekedés mindennapjaiból.

Ennek a munkának köszönhetően immár gyűjteményünket gyarapítják a Nyugati pályaudvar egykori utastájékoztató táblái, a jelenleg felújítás alatt álló 150-es vasútvonal több száz különleges, egykor a vasút arculatát meghatározó, jellegzetes tárgyi emléke, de Gyöngyös vasútállomás régi órája is, éppúgy, mint az M3-as metró vonalának régi táblái, vagy az a több mint 430 darab budapesti viszonylatjelző tábla, amit immár modern eszközökre cseréltek.



KÉPZŐMŰVÉSZETI GYŰJTEMÉNYÜNK GYARAPÍTÁSA

Az elmúlt év során képzőművészeti gyűjteményünk is további 9 közlekedési témájú festménnyel bővült. Közülük a Mácsai István által festett *Budapest, a Batthyány téri metróval* című 1973-ban készült alkotása kölcsönzéssel a Kiscelli Múzeum tárlatán vált megtekinthetővé a nagyközönség számára.

Hiánypótló albumot jelentettünk meg a magyar mozdonygyártásról

A tárlatok létrehozása mellett kiemelten fontos számunkra az intézmény könyvkiadói munkája is, amelynek köszönhetően egy egyedi, hiánypótló albumot sikerült megjelentetnünk 2022-ben. A kötetet óriási érdeklődéssel fogadta a közönség, a bemutató után rövid időn belül webshopunk és az Északiban be rendezett múzeumi boltunk egyik legsikeresebb terméke lett. A Ganz gyár egykori szakembere, Villányi György *A magyar mozdonygyártás nagykönyve* címmel írt kötetében a 18-19. század fordulójától követi végig az iparág történetét a hazai mozdonygyártás 1870-es évekbeli kezdeteitől, a gyártás fénykorán át a gőzmozdonyok alkonyáig és az egyedi készítésű motormozdonyokig. Beszámol a városi közlekedés, a keskeny nyomtávolságú hálózatok és a különféle ipari és bányavasutak mozdonyairól, de foglalkozik az elmúlt időszak nemzetközi fejlesztési eredményeivel és a magyar ipar ezekben betöltött szerepével is. A kötet lapjain olyan ikonikus intézmények és helyszínek elevenednek meg, mint a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára, a rescai vasgyár, a Ganz-Mávgazdony-, vagon- és gépgyára vagy az Északi Járműjavító épülete.

Folytatódott digitalizált anyagaink bővítése

Intézményünk kiemelten fontos elemei az ország közép-európai szinten is jelentős technika-, és közlekedéstörténeti archívumi és könyvtári gyűjteményei is, amelyekben több százezer fénykép, több tízezer aprónyomtatványt, több mint három ezer folyóméter terv- és iratanyagot, valamint egy több mint kétszázhuszezer kötetből álló könyvtárat is gondozunk.

A Kormány által biztosított támogatásnak köszönhetően 2022 folyamán is folytattuk az állományvédelmi rendezést, melynek során ebben az évben is ezres nagyságrendben tudtunk korszerű, savmentes dobozba helyezni archív anyagokat. Ezzel párhuzamosan folytatódott a korábbi évek munkája: a Téma-gyűjteménynél a korábban leltározott tételek hiányos vagy elavult leltárjegyzékeinek kiegészítése (212 doboz) és folytatódott a tagintézményi fotó- és dokumentumgyűjtemények hagyományos papír alapú nyilvántartásainak (leltárkönyvek) excel-táblázatban való rögzítése is (össz. 18 122 rekord). A 2022-es év digitalizálási munkái közül ki kell emelni a BKV fotóarchívumát, amelyből ebben az évben megközelítőleg 35000 felvételt digitalizáltunk.

Munkánknak köszönhetően 2023-ra archívumunk digitális állománya meghaladja majd a 180 ezer darabot.

Mindezek mellett folytatódott a Műszaki rajzgyűjtemények esetében a nem leltározott tételek, összetartozó dokumentumegységek beazonosítása, nyilvántartásba vételük előkészítése (Ganz vízgépészeti rajzok, a MÁV E-II. rajztár 3800 műszaki rajz, a Rába háború előtti közúti rajztár 5180 rajz, Ikarus műszaki tervtár megközelítőleg 35000 mikrofilmkocka).

A tárgyi gyűjteményből az idei évben 786 tétel feltöltése valósult meg a MuseumPlus digitális műtárgy-nyilvántartó rendszerünkbe.

Tagintézményeink is izgalmas programokkal várták a látogatókat

2009-től a magyar ipari és műszaki örökség több jelentős kiállítóhelye is az intézményünkhöz került, aminek köszönhetően Várpalotától Miskolcig találkozhatunk a műszaki tudományok iránt érdeklődőkkel.

A budapesti **Műszaki Tanulmánytárban** a Múzeumok Őszi Fesztiválja keretében változatos előadásokat hallgathattak meg az érdeklődők: megismerhettek kevésbé vagy félreismert magyar találmányokat, a szikvíz titkait, de azt is, hogy mit adott a tudománynak a Széchenyi család. 2022-ben a Tanulmánytár helyet adott Sterk Barbara DOLOG_IDŐ elnevezésű tárlatának is.

A főváros szívében, a Kazinczy utcában található **Elektrotechnikai Gyűjtemény** egyedülálló épületében 2022-ben több szakmai előadást hallgathattak meg az érdeklődők az Energiagazdálkodási Tudományos Egyesülettel együttműködésben. Emellett folytatódott a gyűjtemény bővítése, illetve "Töltődj fel!" című utazó tárlatunkkal is találkozhattak az érdeklődők az ország több pontján.

A **Kohászati Gyűjtemény és a Massa Múzeum** 2022-ben is különleges programokkal vett részt a Múzeumok Éjszakáján, október 8-án pedig immár tizenötödik alkalommal látogathattak el az érdeklődők a Fazola Fesztiválra. A Lázár Ervin Program keretében pedig hatodik osztályos diákok ismerhették meg a gyűjteményt múzeumpedagógiai foglalkozások segítségével.

Várpalotán a látogatók olyan nagy, országos eseménysorozatok keretében is találkozhattak a **Vegyészeti Múzeum** kollégáival, mint a Múzeumok Majálisa, a Múzeumok Éjszakája vagy a Múzeumok Őszi Fesztiválja.

Nagy sikert aratott a Lázár Ervin Program a székesfehérvári **Alumíniumipari Múzeumban** is, ahol majdnem ezer diákhoz jutott el Alu-Go elnevezésű múzeumpedagógiai programunk. Ezzel a fenntarthatóság tudatosításához is hozzájárulunk, hiszen be tudjuk mutatni, hogy az alumínium az egyik legáltalánosabb és leginkább újrahasznosítható csomagolóanyag környezetünkben.

Nemzetközi múzeumszakmai sikereink

Először választott magyar elnökségi tagot az ICOM CIMUSET. A prágai ICOM kongresszuson új elnökséget választott a szervezet műszaki múzeumokat képviselő nemzetközi bizottsága, melyben a következő hároméves ciklusra 2022. augusztus 25-én az elnökségbe választották dr. Zsigmond Gábort, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum főigazgató-helyettesét, az ICOM Magyarország elnökségi tagját, aki az év során a Magyar Ezüst Érdemkereszt polgári tagozat kitüntetésében is részesült.

Új elnökséget választott az ICOM Magyarország, a közgyűlés egyhangú szavazással választotta meg Dr. Sári Zsolt elnököt és a hétfős elnökséget, amelybe Dr. Zsigmond Gábor, intézményünk főigazgató-helyettese is bekerült. Zsigmond Gábornak ez nem az első nemzetközi múzeumszakmai elnökségi tagsága, a Middle European Union of Technical Museums, illetve az International Association of Transport and Communications Museums elnökségében eddig is szerepelt.

